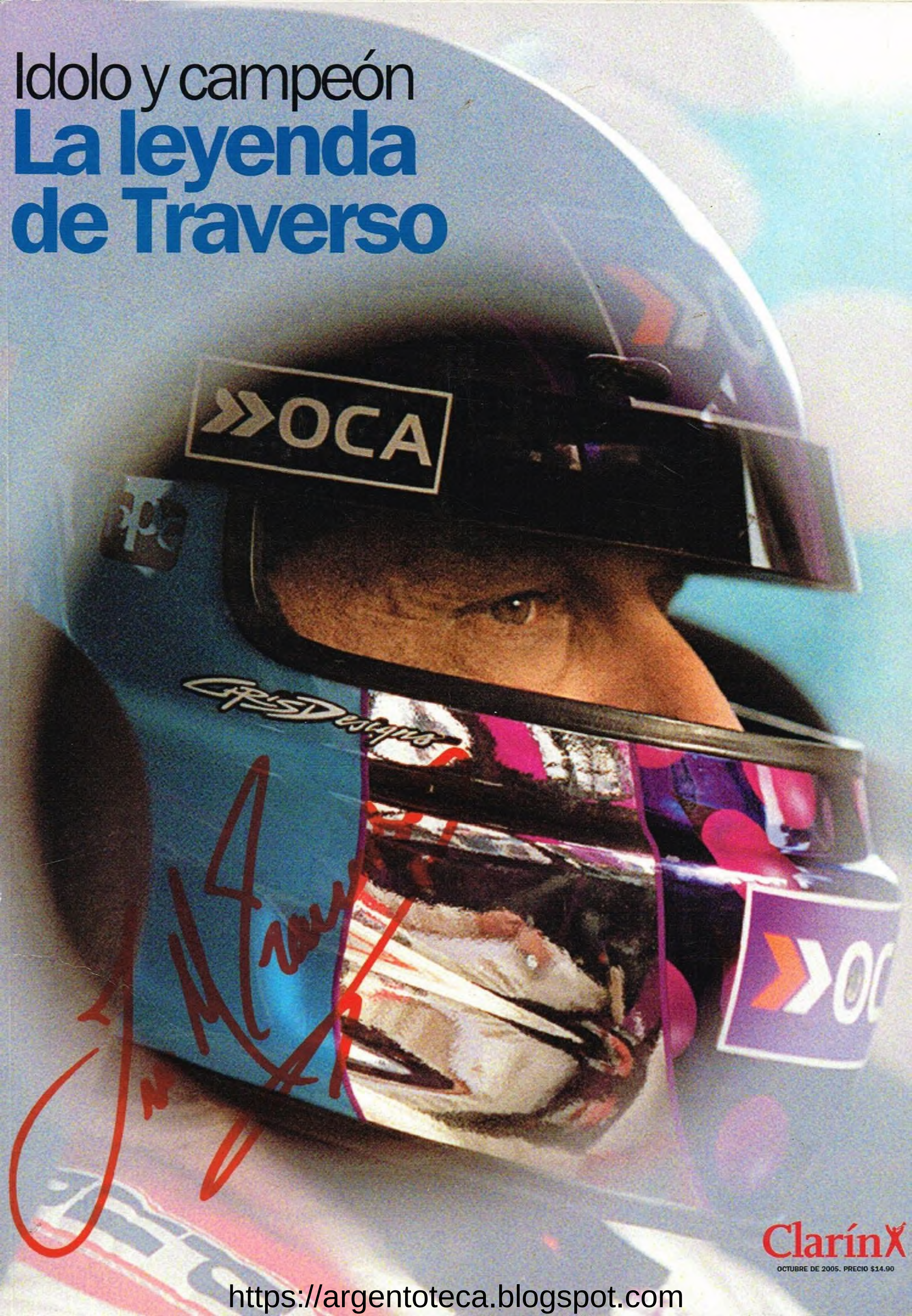

Idolo y campeón
La leyenda de Traverso
OCA
Clarín
OCTUBRE DE 2005. PRECIO $14.90
https://argentoteca.blogspot.com

Clarín

Directora
Ernestina Herrera de Noble

Editor General
Ricardo Kirschbaum

LA LEYENDA DE TRAVERSO

Supervisión del proyecto
Jorge Ezequiel Sánchez
Editor General de Revistas y Productos Especiales

Julio Marini
Secretario de Redacción, Sección Deportes

Edición General
Daniel Guiñazú

Redactor
Miguel Angel Sebastian

Colaboración Especial
Martín Estévez, Sebastian Fernández, Fernando Guida y Maximiliano Llorens.

Editor de Diseño
Gustavo Lo Valvo

Diseño
Daniel Hergott

Edición Fotográfica
Carlos Sarraf y Claudio Reino

Fotografías
Gerardo Ottino, Pablo Zaldo, Ismael Gómez, Luis Rodrigo, Tony Bosco, Roberto Ruiz, Jorge Durán, Mario Quinteros

Archivos Fotográficos
Diarios Clarín, La Razón y Olé, agencias Télam, DYN, AP, AFP y EFE

Archivo
Claudio Reino

Bibliografía
Archivos diarios Clarín, La Razón y Olé
Revista El Gráfico
Portal www.e-driver.com.ar
Portal www.actc.org.ar

Agradecimientos
Diario Rio Negro
Archivo DEPORTEA
Biblioteca A.C.A.

Editorial

El campeón que le ganó al tiempo

Treinta y cuatro años son un tramo importante de vida. Y si de deporte se trata, en ese lapso caben muchas emociones, éxitos, fracasos, esperanzas hechas y desechas. Treinta y cuatro años estuvo Juan María Traverso al volante de los autos de carrera. Y ese tiempo sería más que suficiente como para asegurarle un sitio relevante en la rica y apasionante crónica del automovilismo de la Argentina. Pero Traverso fue algo más que un simple ganador de carreras, o un milagro de continuidad en una disciplina áspera, competitiva hasta la exageración. Traverso fue, ante todo, un ídolo y un campeón, el que más títulos ganó a lo largo de la historia. Un piloto de talento impar, el único capaz de conseguir campeonatos corriendo con Ford y Chevrolet, las marcas rivales de siempre, síntesis de la esencia del TC. Y el único, también, que en el TC 2000 se animó a llegar a la bandera de cuadros andando en tres ruedas o con su máquina envuelta en el fuego y el humo.
Desde 1971, el año de su debut, hasta 2005, el año de su retiro, Traverso construyó su leyenda a base de triunfos y hazañas, sin dejar de lado las polémicas que empujó su genio rebelde. A nadie le fue indiferente el Flaco de Ramallo. Ni a sus hinchas que lo idolatraron a la vera de los circuitos de la Argentina, ni a quienes nunca alcanzaron a quererlo, pero siempre lo respetaron. Y de todo eso trata este libro. Es un recorrido por todas las caras de Traverso. Un reconocimiento al hombre, al corredor, al ídolo, al campeón que le ganó al tiempo a su manera, a toda velocidad.



1. El ídolo y el hombre

Lo único que no provocó Juan María Traverso sentado a un volante fue indiferencia. Su estilo, su indiscutible talento para conducir autos de carrera y sus opiniones le generaron un perfil polémico. Sus hinchas lo idolatraron sin reservas. Algunos de sus rivales nunca terminaron de aceptarlo tal cual es. Aquí, las razones de un fenómeno que mantuvo 34 años de vigencia, siempre entre los mejores, entre los primeros.


OCA
OCA
KYMCO

El ídolo y el hombre

Miguel Angel Sebastián



msebastian@clarin.com

Juan María Traverso llevará por siempre el sello inconfundible de los grandes del deporte. De esos que no necesitan de la mención de nombre y el apellido para identificarse. Por eso, para la mayoría se eternizó como el Flaco, el apodo con que alguien lo bautizó, sin demasiada imaginación, hace ya más de tres décadas, al verlo tan alto como delgado y tímido en aquellas primeras apariciones en ese Turismo Carretera de comienzos de los 70 poblado de nombres pesados y consagrados, que con el tiempo quedarían relegados en trascendencia frente a la trayectoria, la vigencia y la personalidad de ese recién llegado. ¿Quién hubiese imaginado que ese muchachito de Ramallo, que llegaba sin antecedentes, se convertiría con el tiempo en uno de los grandes referentes de la historia del automovilismo argentino?
Ese Flaco que lo identificó se hizo tan perenne como simbólico para la mayoría, por más que con el transcurrir del tiempo su silueta fuera engrosándose y hasta en los últimos tiempos le costara algún esfuerzo cerrar el buzo antiflama y entrar o salir del auto de carrera. Pero siguió siendo el Flaco para todos. Para sus colegas, para sus hinchas, para sus enemigos, para el periodismo, para quienes lo idolatraban, para quienes lo insultaban, para los conocedores del automovilismo y hasta para quienes las carreras no significaba nada más que un molesto ruido o un tonto girar de autitos, pero de tanto en tanto se sentían alcanzados por algunas de las que se mandaba Traverso y que, con la fuerza de su nombre, sobrepasaban las fronteras del automovilismo. A veces eran para admirarlo, como aquella carrera de TC 2000 que en 1988 ganó en General Roca con el auto prendido fuego. Otras, para polemizar como ese famoso golpe a Juan Manuel Silva en San Juan 2001 que le dio la victoria en El Zonda. Unas cuantas para criticarlo por esos insultos pasados de tono, alguno de los cuales formaron parte de bloopers de programas televisivos extra automovilísticos... Pero así era Traverso. Se lo quería, se lo odiaba, se estaba de acuerdo, se lo contradecía, pero nunca se lo ignoraba. Y si alguien pretendía mostrarle la indiferencia, él sabia como salirse con la suya.
Fue único e irrepetible este Juan María Traverso que hoy dice disfrutar su retiro porque "ya me molestan mucho los ruidos de los autos", aunque sigue latiendo en su interior esa pasión que lo impulsó a correr.
Y no sólo porque será difícil, muy difícil, igualar muchos de sus números de triunfos y campeonatos, sino porque parece tarea casi imposible repetir esa vigencia que durante más de treinta años mantuvo en el automovilismo nacional, y que lo hizo participar en dos caras del automovilismo totalmente distintas. Aquella de los 70, cuando el hombre y la pasión eran los pilares que sostenían una actividad que tenía a la muerte como una constante amenaza. Y éste del nuevo siglo, donde esa tecnología que tanto molesta al Flaco, como generalmente suele molestar a los talentosos, invadió a una actividad donde también desde el lado de los pilotos aquella pasión viene mezclada con ese deseo de exhibicionismo que alentó el ingreso de la televisión y que junto con el avance mar-

Juan María Traverso

Fecha de nacimiento: 28 de diciembre de 1950, en Ramallo (Buenos Aires).
Títulos: 16 (**7** en el TC2000, **6** en TC y **3** en Top Race).

Turismo Carretera

Debut: 31-10-1971 en Pergamino.
Primer triunfo: 29-10-1972 en 25 de Mayo.
Ultimo triunfo: 22-8-2004, en el autódromo de Olavarría.
Victorias en finales: 46.
Victorias en series: 60.
Poles: 20.
Récords de vuelta: 18.
Podios: 86.
Títulos: 6 (1977, 1978 y 1999, con Ford. 1995, 1996 y 1997, con Chevrolet).

TC 2000

Debut: 28-9-79 en el autódromo de Buenos Aires.
Primer triunfo: 28/9/80 en Las Flores.
Ultimo triunfo: 9/9/2001 en San Juan.
Victorias: 68.
Poles: 73 (la primera en Las Flores el 27/9/80 y la última en Rafaela el 29/7/2000).
Récords de vuelta: 58 (la primera en Río Cuarto el 24/8/80 y la última en Oberá el 25/6/2000).
Títulos: 7 (1986, 1988, 1990, 1991, 1992, 1993 -todos con Renault Fuego- y 1995, con Peugeot 405).

Es el piloto en la historia del TC2000 que más títulos, victorias, poles y récords de vueltas posee en su haber.

Top Race

Debut: 23-2-97 en Pinamar.
Primer triunfo: 23-2-97 en Pinamar
Ultimo triunfo: 26-10-03 en Alta Gracia
Carreras disputadas: 88
Victorias: 19
Títulos: 3: 1998 y 1999 (con Mercedes Benz 280) y 2003 (con BMW 320 y Peugeot 405).

718 carreras disputó a lo largo de 34 años consecutivos de actividad entre 1971 y 2005.

150 victorias obtuvo según el siguiente detalle: 46 en TC, 68 en TC 2000, 19 en Top Race, 7 en el Campeonato Argentino de Pilotos, 4 en el Campeonato Italiano de Velocidad y Turismo, 3 en el Rally Nacional y Bonaerense, 1 en el Rally Mundial, 1 en el Desafío de los Valientes y 1 en el Torneo Presentación de TC 2000. Salvo en 1971, en todos los demás años de su carrera, siempre ganó al menos una vez.

235 carreras de TC corrió entre 1971 y 2005. Junto a los hermanos Oscar y Juan Gálvez forma el único trío en la historia de la categoría que participó a lo largo de cuatro décadas y es el tercero en cantidad de victorias detrás de Juan Gálvez (53) y Roberto Mouras (50).

14 fueron las categorías en las que participó. Corrió en TC, TC 2000, Top Race, Campeonato Argentino de Pilotos, Campeonato Argentino de Velocidad y Turismo, Rally Nacional y Bonaerense, Rally Mundial, Desafío de los Valientes, Endurance, Fórmula 2 Codasur, Fórmula 2 Europea, Copa Amistad, Citroen Estandar y Turismo 4000 Argentino.



ketinero y el aumento de la seguridad convirtieron al automovilismo en un espectáculo para más disfrutar y exhibirse que en un deporte para mostrar coraje frente a la muerte. "No sé si los pilotos de ahora tienen miedo o coraje, pero los de antes tenían ambas cosas. Es que el automovilismo era como un circo romano, donde mucha gente iba para ver al león comerse a los gladiadores. En ese automovilismo mucha gente iba a ver a los accidentes y eso le daba una sensación especial. En cambio, ahora, con menos accidentes, el león se come cada vez menos a los gladiadores, y llegara un momento que los gladiadores se comerán a león. Será entonces cuando desaparecerá ese gran sentido del riesgo que debe acompañar al automovilismo" dice el Flaco en una particular comparación. De esos dos tipos de automovilismo participó Juan María Traverso. Y en ambos se destacó. Y tan especial fue lo del Flaco, que corrió contra dos generaciones de pilotos. Específicamente con los Di Palma enfrentó a su padre Rubén Luis y a sus hijos José Luis, Patricio y Marcos, y cerca estuvo de hacerlo con su nieto Josito que ya anda dando sus primeros pasos en el TC Pista categoria anterior al TC... Algo sólo propio de trayectorias especiales como lo fueron la de Traverso y los Di Palma dentro del panorama nacional. El milagro de la permanencia hizo que el Flaco se topara en la pista con los mismos pibes que pocos años antes lo idolatraban al costado de la ruta o de los circuitos, como pasó con Ortelli, el Gurí Martínez, Ponce de León, Christian Ledesma o Matías Rossi. Pibes que, ya crecidos y convertidos en pilotos y rivales,

El ídolo y el hombre

no dudaron en enfrentarlo como reflejo de la fuerza de esa nueva sangre, esa misma que, a su vez, Juan María representó allá por los 70, cuando, irreverente, se les presentó a los Bordeu, Gradassi, Copello, Pairetti, García Veiga...
De aquellos "próceres" de esa época del automovilismo nacional, rica en figuras, Traverso fue aprendiendo rápidamente no solo los secretos de andar ligero y bien sobre los autos, sino también esas picardías, tan



De los próceres del automovilismo argentino de los años 70, Traverso aprendió rapidamente no sólo los secretos de andar ligero y bien, sino también sus picardías.

importantes en una actividad de tanta competencia como las carreras de autos. En ese rubro, el Flaco siempre reconoció como su principal maestro a Héctor Luis Gradassi, uno de sus primeros compañeros cuando recaló en el equipo oficial Ford de TC. "El Viejo - como solía llamarlo- era terrible", repite cada vez que la memoria lo lleva a recordar una de las varias lecciones de astucia que le dio. Una de las que más recuerda el Flaco es aquella que ocurrió en una carrera de TC en ruta en San Miguel del Monte, cuando estaba en punta con Gradassi como escolta, y el equipo ordenó levantar el ritmo de marcha para no comprometer un 1-2 seguro. Así fue. Al terminar la carrera, y creyéndose vencedor, Traverso fue a subir al escalón más alto del podio. Ahí apareció Gradassi para atajarlo y decirle: "No, ese lugar es mío porque el primero fui yo" ante lo cual respondió Traverso: "No, el primero soy yo o no teníamos que levantar cuando iba adelante..." La respuesta de Gradassi fue patética "Si, pero vos levantaste más que yo, así que por tiempo el ganador soy yo..." Ya más canchero, el Flaco pudo zafar de otra argucia de Gradassi en el Gran Premio del 78 que le dio su segundo titulo en la definición con Pirín. Zorro viejo, Gradassi escondió su Falcon en un desnivel del circuito tras el abandono, para que el Flaco no se diera cuenta y siguiera acelerando con la posibilidad de romper y dejar el título en sus manos. Esa vez, el Flaco no cayó en la trampa del veterano cordobés. Aquella de Monte fue una lección que Traverso nunca olvidó. Por entonces, ante la gente, su imagen todavía estaba relegada por el gran nivel de los principales pilotos de la época, que aquilataban más trayectoria, como Estefano, Gradassi, Mouras... Igual la polémica ya había entrado en su vida, con la responsabilidad que algunos trataron de endilgarle en el accidente que, en agosto de 1973, provocó la muerte de César Malnatti y su acompañante en la Vuelta de Pergamino. Hubo quienes atribuyeron a un toque intencional de Traverso la causa del despiste del auto de Malnatti y su posterior golpe contra una alcantarilla con sus fatales consecuencias. Los Di Palma reactivaron el tema con

Algunos quisieron endilgarle la responsabilidad del accidente en el que perdió la vida, en 1973, César Horacio Malnatti. Nunca pudo comprobarse nada.

El ídolo y el hombre



La polémica no fue el eje central sobre el que giró su vigencia. Fue algo distintivo, pero no lo único significativo.

los años. Luis, aquel domingo de septiembre del 98, cuando en Buenos Aires ganó su última carrera de TC. Su hijo Marcos, tiempo más tarde. Traverso siempre negó cualquier intencionalidad en dicho toque. No todos le creyeron.

Aquella polémica, como tantas otras previas y posteriores, que jalonaron su paso por los circuitos, no opacó lo que Juan María Traverso fue sobre un auto de carrera. Sin dudas, un grande, incluso reconocido por quienes desde la vereda de la rivalidad o la envidia iban a los circuitos a verlo perder, o para aquellos que maldecían sus victorias. Porque a diferencia de otros colegas, más jóvenes y mediáticos, la polémica no fue el eje central sobre el que giró su vigencia. Fue algo distintivo, sí, pero no lo único significativo. Es que además de hablar, polemizar, contradecirse, incumplir, enojarse e insultar rivales, Traverso hizo muy bien lo que básicamente tiene que hacer un gran campeón: manejar rápido, ganar carreras y títulos. Y ganó todo lo que

corrió en todas las épocas que corrió y sobre los distintos autos que corrió. Fue campeón en TC con Ford y con Chevrolet, dominando cuando los peligrosos circuitos ruteros eran amplia mayoría en los calendarios y existían los maratónicos Grandes Premios. Y también se coronó en la época en que el modernismo, los avances de seguridad y la televisión empujaron a la categoría a los autódromos. Dos privilegios exclusivos en su jerarquizada foja de servicios como también lo fueron ganarle con el ímpetu de la juventud a hombres de leyenda como Gradassi, Estefano, Mouras y con la madurez de la experiencia a los Ortelli, Martínez, Silva, Di Palma y Ponce de la actual generación. Fue también múltiple campeón de TC 2000, dejando para las estadísticas cifras casi imposibles de igualar, básicamente a partir de aquella conjunción casi perfecta que compuso desde mediados de los 80 con Oreste Berta sobre esa cupé Fuego, convertida en el símbolo de una generación de jóvenes tuercas por sus reiterados triunfos y campeonatos, y también por las hazañas que se quedaron eternamente en la memoria, como aquel ya legendario triunfo en abril del 88 en General Roca con el auto en llamas o ese segundo lugar que en 1986 en el Autódromo de Pigüé le birló en la última curva a Mario Gayraud con el auto en tres ruedas y que trascendió mucho más que la única victoria de Ernesto Soto, su coequiper en el equipo Renault. Si hasta cuando salía segundo era noticia el Flaco, como en aquel frío mediodía de Pigüé...
Ganador nato en todo lo que se subió, también fue vencedor y figura en ese Club Argentino de Pilotos, que en febrero del 82 le abrió al automovilismo las puertas de la televisión. Ya más cerca en el tiempo impuso su capacidad y experiencia en ese Top Race, que desde ahora lo tendrá entre sus dirigentes. El particular examen del rally, sobre el que muchos no le tenían demasiada confianza, también lo dio con las mejores notas. A los cordobeses todavía les duele aquel triunfo en el circuito El Pato donde, sobre un corto trazado de tierra, que reflejaba las dificultades del rally, el Flaco humilló a los especialistas en su propia casa.

Traverso le ganó con el ímpetu de la juventud a hombres de leyenda, y con la madurez de la experiencia a los pilotos de la actual generación.

"Los cordobeses que vinieron a verme perder, se quedaron calentitos...", se ufanaba con una ironía que ya era marca registrada aquel domingo de fines de marzo del 88 en el comienzo de una semana histórica para el Flaco que siete días más tarde culminaría con aquella carrera del fuego en Roca. No terminaría ahí su gran romance con el rally. En agosto de ese mismo 1988 sorprendería ganando su clase en el Rally Mundial de Argentina, con el auto que iba a correr su amigo Carlos Menem. "Me dijo, correlo vos, porque a mi no me deja el partido, porque quiere cuidarme para las elecciones a presidente. Lo corrí y gané" cuenta hoy el Flaco sin renegar de su amistad con el ex presidente. Quizá como pequeña cuenta pendiente entre tantos triunfos, títulos y hazañas en todas las categorías en las que participó, haya quedado saber qué hubiese ocurrido con Juan María Traverso en Europa. No lució, pero tampoco desentonó en aquella incursión de 1979, sobre un Fórmula 2 Europea en la época en que esta categoría estaba poblada de nombres fuertes. Tal vez, y por encima de una teórica propuesta de Bernie Ecclestone que nunca se comprobó, aquella fue una experiencia motivada más por la tentación del dólar barato que por la idea de continuidad con proyecciones mayores. De aquella temporada, que lo llevó a radicarse en Londres junto a su familia, el Flaco recuerda el pintoresco debut en unas pruebas en Silverstone cuando "apenas salí a pista me equivoqué de circuito y terminé despistado, y envuelto entre las gomas y los tejidos de contención..." Un recuerdo, sin embargo, menos dramático del que todavía conserva sobre la espectacular voltereta que, por delante suyo, dio el auto de Manfred Winkelhock en el antiguo y peligroso Nürburgring. "Menos mal que salió para el costado contra las defensas, que sino se me cae encima..." rememora Traverso, antes de contar que "era bravo ese circuito, tan bravo que la semana previa a la carrera, el ruso Marincovich, a quien lo conocía por haber corrido con el Berta LR, me dijo que no corriera y que si tenía que



Marito García
Corredor de TC en la década del 70

El primer auto se lo presté yo

El primer auto con el que corrió Juan María Traverso se lo presté yo. Era un Torino Liebre 1 y medio que había heredado de Carlos Pairetti, quien me lo había prestado a través de un amigo en común. Yo después lo compré y seguí corriendo con ese auto. Entonces, lo empecé a llevar a Juan María a las carreras en las que yo participaba. El Flaco viajaba conmigo, dormíamos juntos en los hoteles y pasábamos mucho tiempo juntos. Ahí conoció mucha gente y le empezó a gustar todo lo que tenía que ver con el automovilismo. Así fue que empezó a decir que tenía ganas de correr. Entonces, le ofrecí mi auto para que lo hiciera. "Sí, pero, ¿y a mi viejo quien lo convence para que me deje correr?", me preguntó a modo de pedido. Al final hubo una especie de reunión cumbre entre mi viejo y el de él, quien lo dejó correr aunque no estaba del todo convencido.
Su primera carrera fue en Pergamino en 1971 y no le fue muy bien, pero a partir de la tercera o cuarta empezó a andar más rápido. Había que calmarlo un poco al Flaco para que no fuera a tanta velocidad. Yo le decía que al principio intentara llegar, hasta que le tomara la mano al auto y a las carreras. No sé si alguna vez me habrá hecho caso. Después que Juan María se quedó con el auto corrimos algunas carreras juntos. Sin embargo, más tarde yo me fui a competir a la Fórmula 1 nacional y anduvimos por caminos diferentes. El Flaco le cambió el motor de un Chevrolet que yo le había puesto por otro de Torino. Es que en aquella época se hacían esos injertos de ponerle a los autos motores de otras marcas. Ya por entonces se veía que iba a ser un piloto veloz. Pero ni nos imaginábamos que iba a llegar a lograr todo lo que logró. Fue uno de los corredores más rápidos que dio el automovilismo nacional y se mantuvo vigente durante 35 años. Yo corrí casi 12 y ya me parecía muchísimo.

El ídolo y el hombre

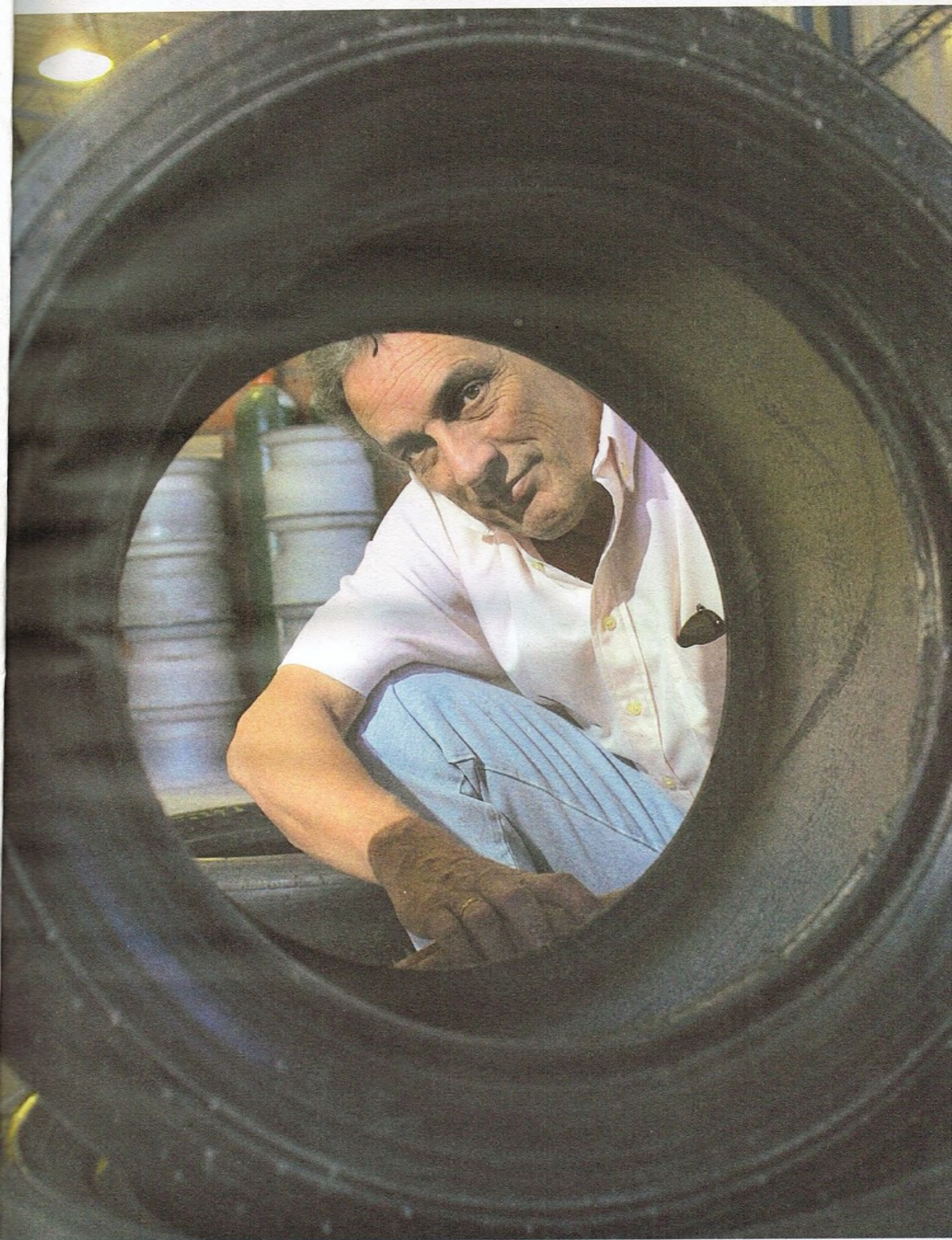


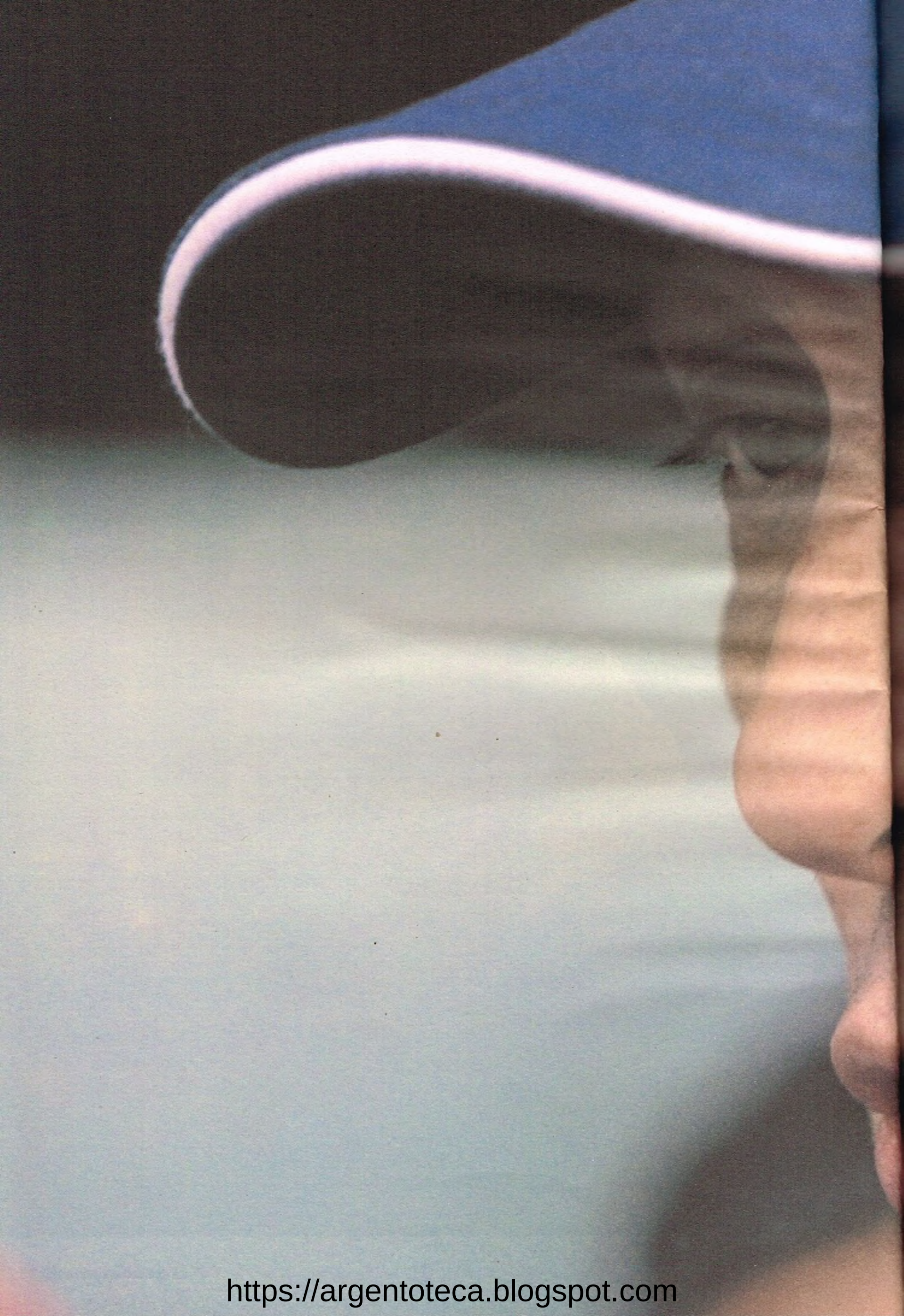
"Con Traverso estábamos tranquilos porque sabíamos que siempre tenía la capacidad para sacar una carta de la manga para ganar una carrera o una posición" (Alberto Scarazzini)

correr por obligación, pusiese cualquier excusa y abandonase enseguida. Le agradecí, pero no le hice caso...".
Tal vez sin quererlo, aquella fugaz incursión internacional marcó la bisagra que definitivamente lanzó a Juan María a su consolidación dentro del automovilismo local. Es que, por entonces, comienzos de los ochenta, aquellos viejos rivales que había encontrado el Flaco en sus primeros pasos en las carreras ya habían colgado el casco, y los dejaron junto a Rubén Luis Di Palma como los nuevos referentes de la actividad. Un duelo que quizá en su punto máximo no alcanzó la trascendencia que con el tiempo le dieron sus protagonistas y, ya retirado, reconoce Juan María. Más allá que ante la imagen popular y por el mediatismo reciente, hayan quedado como rivales más encendidos Bessone, Cocho o los hijos de Di Palma. Rivalidades que algunos casos, como el de Cocho, el Flaco confiesa haber incentivado mutua y deliberadamente con el fin de ganar notoriedad.

El duelo con Di Palma, en su punto máximo, no alcanzó la trascendencia que, con el tiempo, le dieron sus protagonistas.

"A veces, nos poníamos de acuerdo con lo que teníamos que decirnos para tener prensa, como también a veces nos enojábamos, si alguno se pasaba de la raya". La paradoja del tiempo quiso que en sus últimas carreras en el Top Race V6, Traverso integrara el equipo que tenía a Cocho López como director deportivo... "Siempre recordamos esos tiempos con Cocho y lo cargo diciéndole que gran piloto hubiese sido alguien con todo lo que manejaba yo y todo lo que él hablaba..."
Estas dos últimas décadas fueron dándole forma definitiva a esa personalidad con la que Juan María Traverso quedó ubicado entre los grandes del automovilismo argentino de todos los tiempos. Dentro de la pista, porque fue afirmándose con la experiencia ese estilo veloz e intuitivo que lo distinguió en todos los circuitos del país. Algo que sufrieron sus rivales y disfrutaron quienes trabajaron con él, a pesar del malhumor que mostraba el Flaco cuando los autos no funcionaban. "Con Juan María estábamos tranquilos, porque sabíamos que aún en los momentos complicados, siempre tenía la capacidad de sacar una carta de la manga, para ganar un carrera, una posición o marcar un tiempo", reconoce Alberto Cachi Scarazzini, ex piloto y uno de los directores deportivos que más conoce a Traverso por haberlo a acompañado en el TC y TC 2000. Esa capacidad inigualable de velocista, unida a su experiencia e inteligencia para correr carreras, y su feroz instinto competitivo que no perdonaba la menor flaqueza de sus adversarios, fueron demasiado para la mayoría de sus rivales en su época de esplendor. "Algunos hasta se corrían cuando lo veían por los espejos retrovisores", reconoció más de un preparador sobre ese respeto cercano al temor que Juan se ganó en los circuitos y que fue atenuándose a medida que los años pasaron y llegaron jóvenes, como el Gurí Martínez Ortelli, Silva, Ponce de León,








OCA
Juan María Traverso
Competición
OCA
OCA

El ídolo y el hombre

los Di Palma, Furlán y Fontana que, con irreverencia, no se achicaron ante sus pergaminos, y no sólo le ganaron carreras, sino también campeonatos, y dentro del mismo equipo, como ocurrió con Martinez en el TC 2000 cuando ambos compartían el equipo Honda. Claro que muchas veces tuvieron que rendirse ante su experiencia, y ese fuego sagrado competitivo del Flaco que nunca se apagó. Juan Manuel Silva puede dar fe por ese famoso sobrepaso con toque incluido con que en la media vuelta final le ganó una carrera de TC 2000 en el pintoresco Zonda sanjuanino, en el 2001. "Silva me dio el lugar y lo aproveché. A mí nunca me hicieron eso, porque en la última vuelta, nunca dejé un lugar para que alguien intentara superarme", explica sobre esa polémica maniobra que aún pone los pelos de punta al infortunado Silva.



Tan fuerte fue el brillo de Traverso como piloto y personaje que, como ningún otro durante su paso por los equipos de Oreste Berta, logró relegar en parte la figura del Mago de Alta Gracia y su importancia en los éxitos. Siguió siendo Juan María Traverso por más que los autos los preparase Oreste Berta. Un lujo que ningún otro piloto que pasó por las filas del Berta pudo darse y seguramente no se dará en un equipo donde la filosofía es privilegiar las bondades del auto por sobre la capacidad del piloto. Un orden que nunca cuajó con Traverso, porque su figura deportiva y humana siempre estuvo por encima de los equipos que integró. Y Berta no fue la excepción. Esto no le quitó el respeto y el reconocimiento que Traverso siempre tuvo hacia Berta y que hoy se mantiene al considerarlo "lejos el número uno de los preparadores argentinos. Además de su capacidad y experiencia, cuenta con el recurso del acceso directo a la tecnología del primer mundo, algo que no tiene el resto. Por eso nadie le puede ganar y cuando le ganan, es porque Berta quiere..."

Así como indiscutible fue su talento para llevar rápido y bien los autos de carrera, polémica fue su personalidad. Esta característica aumentó en la medida que el automovilismo dejó de ser visto sólo por los que iban a las rutas o los autódromos y se metió en los hogares con la televisión. Por eso, aquellos portazos que ya daba cuando, enojado, se bajaba de la cupé Taunus en sus primeras carreras en el TC 2000 corridas casi en familia, pasaron a ser populares cuando empezó a darlos en ese TC que crecía sin parar. Algo similar ocurrió con los enfrentamientos personales. Aquel que tuvo con Daniel Mustafa a mediados de los 80, marcó el comienzo de una serie que luego iría ganando en trascendencia, aspereza y jerarquía de protagonistas. Casi no se salvó nadie entre sus principales rivales. A muchos amenazó "cagar a trompadas" según una reiterada muletilla personal. Alguna vez en boxes se tiró sobre la trompa del auto del Gurí Martinez, otra insultó a Ortelli, un mediodía en el Autódromo de Buenos Aires le dio un cachetazo en el casco a Marcos Di Palma en lo que significó el despegue mediático de Marquitos, puteó a Ponce de

Aquellos portazos que daba cuando se bajaba enojado de su cupé Taunus en sus primeras carreras del TC 2000 se hicieron populares con la televisión.

El ídolo y el hombre



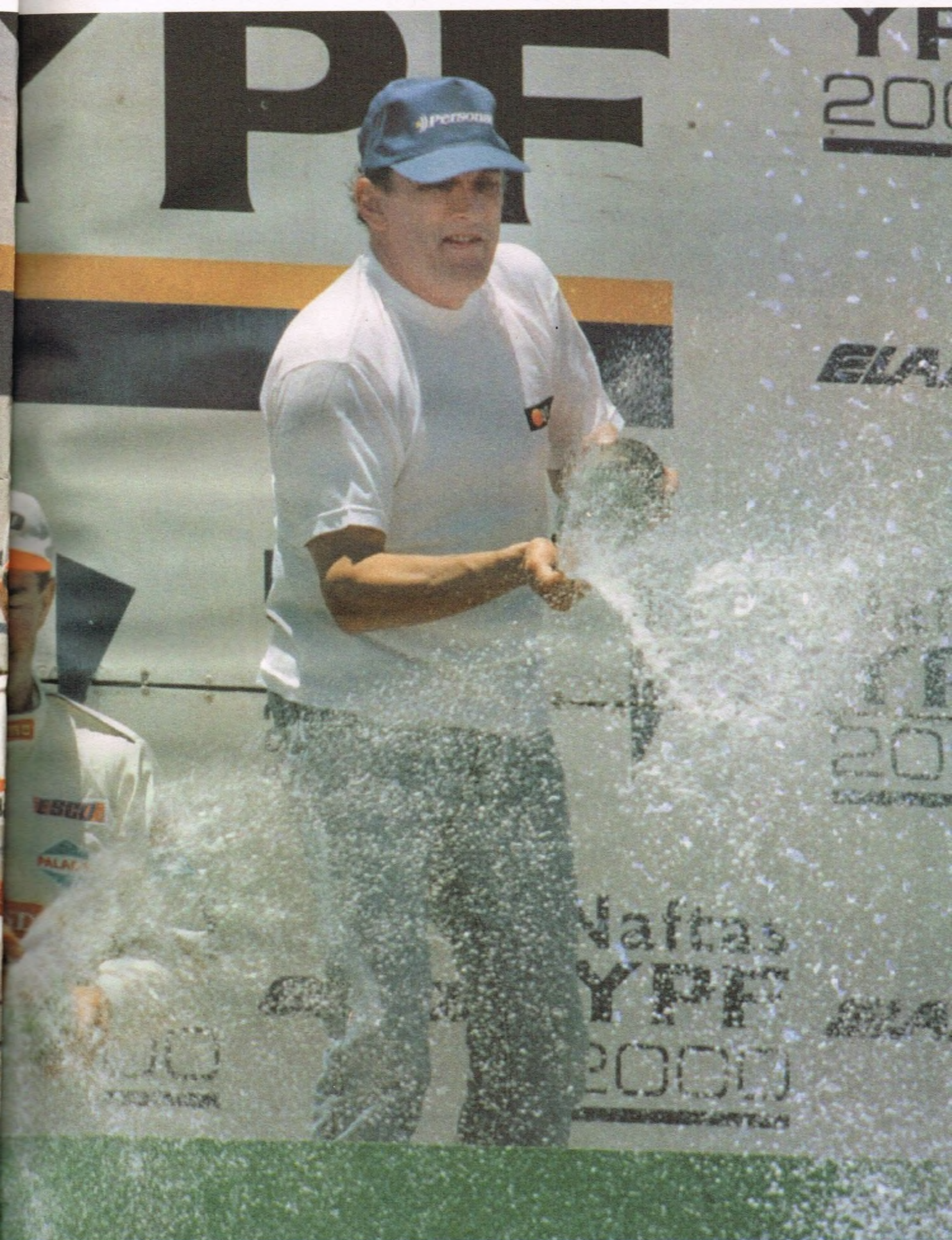
Sus fanáticos le perdonaron los cambios de marca que en el TC le hicieron dejar Chevrolet para pasar a la contra de Ford

León. Y como éstas hubo varias. Con ninguno concretó agresión física. Con muchos en la carrera siguiente estaba charlando normalmente y diciendo que "no había pasado nada..." A algunos les hizo tener su efímero momento de fama, aunque no de la manera que hubieran deseado. Como le pasó a Hugo Redolfi, a quien, enojado por una maniobra en una carrera de TC en Paraná, le lanzó un patético "No sólo tiene cara de pelotudo, sino que es un pelotudo..." El pobre Redolfi se quedó sin respuesta.

Esas broncas de Traverso fueron un clásico que hasta los propios integrantes de sus equipos asumieron con resignación. "Sabíamos que cuando llegaba enojado, había que dejarlo solo unos minutos, porque enseguida se le pasaba la bronca...", coincidieron en destacar varios de sus asistentes sobre el recurso empleado para enfriar sus calenturas. Y así era nomás, aunque esas cabronadas que el Flaco mantuvo hasta sus últimos días sobre un auto, se constituyeron en un clásico de los autódromos. A veces justificado y otras armado por el propio Traverso para atraer atenciones en aquellos días donde deportivamente no las merecía. Un recurso que también sabía manejar tan bien como los autos y que siempre les daba a los periodistas tela para cortar. Mientras fuese la suya, al Flaco le gustaba, sin reparar en que se lo alabase o criticase. Esos diálogos con la prensa tenían, en sus días de buena predisposición, ese toque particular que Juan sabía ponerle a cada uno de sus conceptos para darle más fuerza, interés y hasta ironía. Eran extensos y, cuando lo apremiaban las exigencias de una salida a pista, los terminaba con un "bueno, muchachos, me tengo que ir a trabajar". Solían ser interesantes esos diálogos aunque muchas veces desmintiera alguna "bomba" tirada intencionalmente o sin ruborizarse le discutiera al mismo interlocutor, que no dijo lo que había dicho...

Como todo ídolo, Juan María Traverso también tuvo el misterio de la irresistible atracción con la que encandiló a sus fanáticos. Esos mismos que con un




YPF
YPF
200
Personal
Naftas
YPF
2000






OCA
Fric-
G A B

El ídolo y el hombre

triunfo, un campeonato, una maniobra con el estilo inconfundible del Flaco o una de sus habituales salidas ocurrentes y polémicas, olvidaban más de un desprecio y la permanente afirmación que él siempre repetía puntualizando que "corro por mí y no por la gente". Por eso, también le perdonaron los cambios de marca, que en el TC le hicieron dejar Chevrolet para pasar a la contra de Ford, y por eso también se miraban con más humor que rigor sus permanentes contradicciones entre lo que hacía y lo que decía. Esas que en noviembre del 99, tras el portazo dado al TC con el

Sus permanentes contradicciones entre lo que decía y lo que hacía se miraban con mas mucho humor que rigor.

título bajo el brazo lo llevaron a decir que "nunca más volveré a correr en el TC", una promesa que rompió a principios del 2002, en un regreso que no fue todo lo feliz que debió ser y por el que debió pagar un precio que tal vez no imaginaba su orgullo de gran campeón. O esa otra que tras su conflictiva salida del equipo Toyota, en abril del 2001, le hicieron decir que "en el TC 2000 no corro más", palabras que se golpearon pocos meses después con la realidad de su retorno al equipo



Oscar Aventín
Presidente de la A.C.T.C.

Para mí es uno de los más grandes

El automovilismo perdió el gusto de ver a Traverso en acción, de compartir su actividad. Es un gran piloto, un formador de opinión, un rebelde, un tipo muy inteligente... Pero la vida continúa y las carreras de auto también. Seguramente van a pasar muchos años antes de que surja un nuevo piloto como el Flaco, porque es único.

La pérdida es del hombre, todo lo demás se repone. El TC sigue, porque ninguno de nosotros es imprescindible, pero será una gran falta.

El Flaco es un tipo muy inteligente que supo hacer lo que quiso, porque siempre se dedicó exclusivamente al automovilismo. Un hombre muy capaz para conducir un auto de carrera en cualquier condición. Y aún me queda la duda sobre cuál es su habilidad comercial, porque nunca hizo otra cosa más que dedicarse a este deporte.

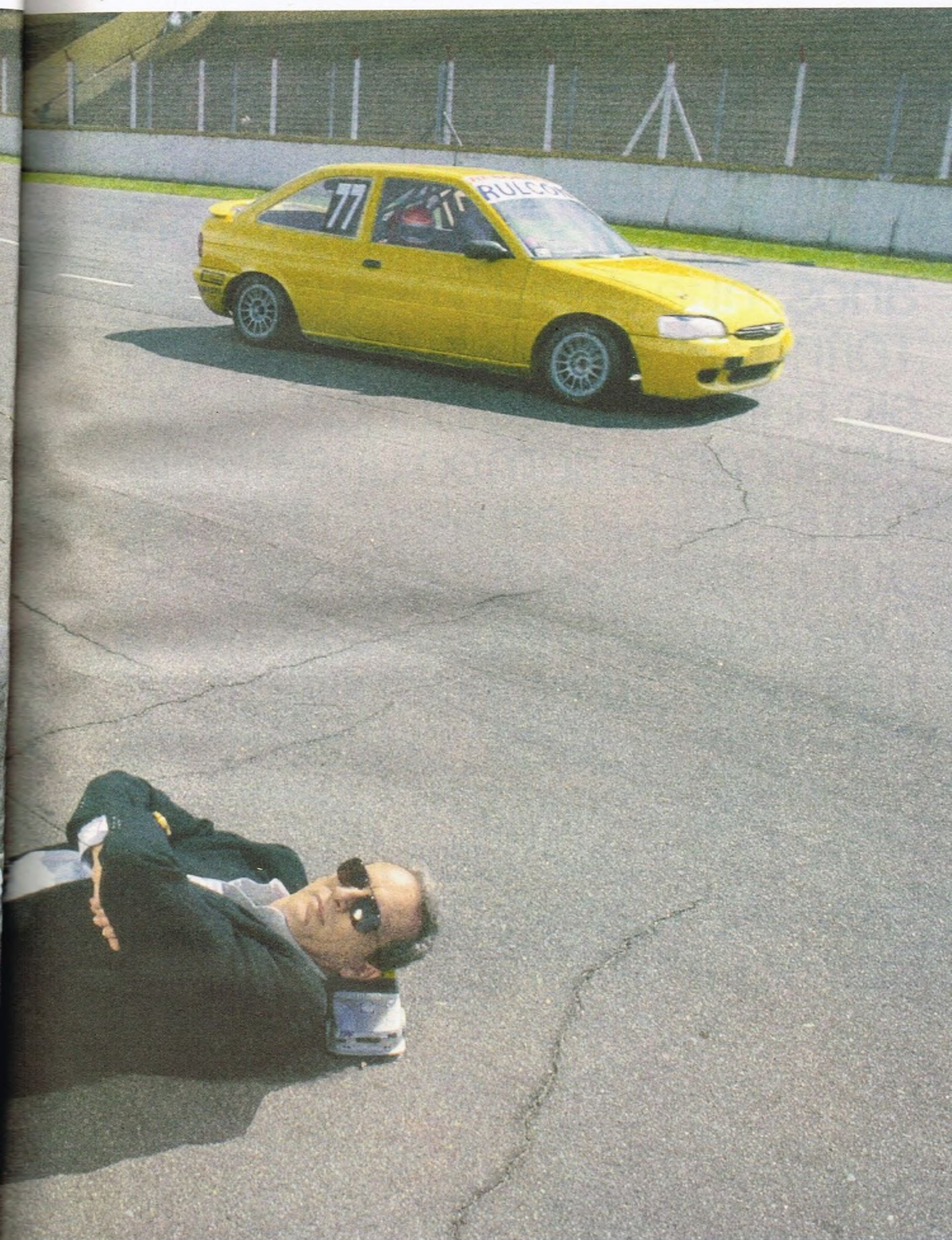
Lo que más recuerdo es el equipo que hicimos en 1983. Hicimos tres Ford: uno para él, otro para mi hermano y otro para mí. Lo recuperé para el automovilismo argentino cuando había vuelto de Europa, pero la intención mía era medirme con un tipo que ya era una figura a batir en aquellos tiempos. Y ayudarlo también, claro está, porque era un talento que estaba parado. Eso duró durante un año y pudimos convivir. Después nos vimos poco durante los años siguientes, pero siempre quedó esa amistad, esa camaradería y, hasta el día de hoy, el respeto mutuo. Porque si él me tiene que mandar a pasear, lo va a hacer. Y yo a él también. Estoy en paz con un grande, porque para mí el Flaco es uno de los grandes por actitud ganadora, por determinación, por coraje y por talento. Eso es lo que lo diferencia del resto. Fue un piloto completo. En los autos con techo era la máxima expresión.

El ídolo y el hombre



Retomó al equipo Mitsubishi de TC 2000 de Gabriel Furlán, el mismo del que alguna vez dijo "no querer compartir ni un café".

Mitsubishi de Gabriel Furlán, el mismo del que alguna vez dijo "no querer compartir ni un café..." Como estas, hubo cientos de contradicciones, que, lejos de debilitarlo, afianzaron su polémica personalidad, esa donde su unica fidelidad fue hacia el cigarrillo... Juan María Traverso fue tan talentoso sobre un auto de carrera como polémico debajo del mismo. Tan idolatrado por sus fanáticos como odiado por sus enemigos y controvertido para los ojos imparciales. Le puso su sello a tres décadas largas del automovilismo nacional, donde ya tiene asegurado un lugar privilegiado en la historia. Se lo merece. Porque más allá de todo fue un grande de verdad. De esos que no necesitan del nombre y apellido para identificarse. Por eso, decir el Flaco será siempre decir Juan María Traverso.


77
RULCO

2. La historia

Nadie podía imaginar que ese muchacho flaquito de sólo 20 años, que debutó con un Torino en 1971 en Pergamino sin haber corrido nunca, iba a dejar con el tiempo una huella tan profunda en el automovilismo argentino. Desde aquel debut lejano hasta su última presentación en Buenos Aires en 2005, una reseña vibrante y detallada de todo lo que Juan María Traverso hizo arriba de un auto, carrera a carrera, año a año.


OCA
LIBRO

1971
Aquel pibe de Ramallo



El auto número 62 estaba ahí, en medio de todo. Él estaba ahí, en medio de todo. El Turismo Carretera dibujaba una curva ascendente luego del conflicto que había generado que la categoría se divida en dos; y esa grilla era la de la Fórmula A del TC, la más fuerte. La que finalmente sobrevivió. Y él, y su nuevo auto, estaban ahí.
En Pergamino, el 31 de octubre de 1971, iba a cumplir su sueño: correr una carrera. Tan sencillo y tan complicado como eso. Quien había apuntalado ese anhelo fue Mauricio Marito García, cuando le ofreció su trabajado Torino para probar suerte. Y, aún con su padre Juan disgustado, el pibe de 20 años estaba ahí.
El inicio fue mejor de lo que suponía, pero no mejor de lo que esperaba: siempre esperó mucho de sí mismo. Y el quinto puesto, en la primera serie, fue un importante logro. Un desperfecto mecánico provocó que su carrera debut terminase en abandono. Él, sin embargo, no abandonaría las carreras durante los siguientes 34 años.
"Nació en Ramallo y se presentó con el Torino que fuera de Marito García. En su debut absoluto, ya que nunca había corrido en nada, no llegó a clasificarse en la final, pero su trabajo fue muy bueno", lo mimó la revista El Gráfico. Esa tarde ganó Eduardo Copello, también con Torino.
Quedaban tres competencias para el cierre de la temporada, y él las terminó todas. Fue 14° en la Vuelta de Bragado; 13° en Neuquén ("Brindó espectáculo en cada pasada", dijeron las crónicas); y otra vez 13° en el Gran Premio de la Montaña, cuando fue testigo directo del campeonato que Rubén Luis Di Palma le ganó a Juan Manuel Bordeu. Pero ese momento, en que por primera vez iba a correr, fue sin dudas el que se grabó en su mente de modo permanente. "Recuerdo los nervios que tenía. ¡No podía apretar el embrague por el modo en que me temblaba el pie! Me decía: "¿qué estoy haciendo acá?". La respuesta a su pregunta, con el paso del tiempo, se hizo evidente. El 31 de octubre de 1971, en Pergamino, Juan María Traverso estaba haciendo historia.



La primera vez. El 31 de octubre de 1971 en Pergamino, Juan María Traverso hizo su debut en el TC. Arriba, el Torino con el que corrió y con el que no pudo clasificarse para la final. Abajo, con Juan Dancha, su primer preparador y acompañante.

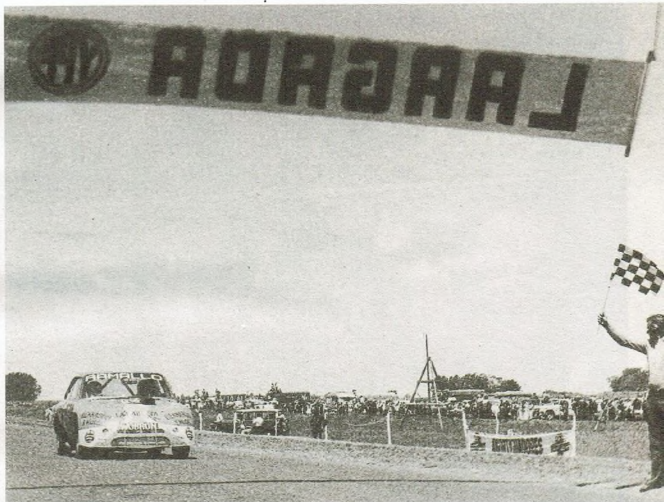
1972
La emoción de la primera victoria

Miguel Deguidi viajaba hacia la victoria en 25 de Mayo y Juan María Traverso conseguía otro 2° puesto, igual que había ocurrido en San Juan. Pero a una vuelta del cierre, el Dodge de Deguidi comenzó a frenarse hasta mostrar un andar lastimoso. Y El Flaco, casi sin darse cuenta, cruzó la meta antes que nadie. Y El Flaco, el 29 de octubre de 1972, en la 11ª fecha del TC, ganó su primera carrera. Lo escoltó Ricardo Iglesias (Ford). "En 25 de Mayo se gritó un nombre nuevo", dijo Clarín. "Ramallo despertó con un nuevo ídolo", enfatizó El Gráfico. Y no en vano. "Me fui con mi equipo de vuelta hacia Ramallo y, al llegar a Arrecifes, me esperaba la mitad del pueblo. Nos fuimos en caravana hasta Ramallo y la fiesta en la ciudad duró dos días", contó Traverso.

Los primeros giros de ese 1972 habían mostrado el dominio de los Ford del motorista Miguel Herceg. Juan María, en tanto, había avisado que su segunda temporada sería relevante cuando obtuvo el 2° puesto en San Juan, y durante la Vuelta de Hughes (fue 10°): "El ramallense, por su estilo y audacia, volvió a demostrar que algo lo diferencia netamente del resto", resaltaban las crónicas.

"Lo único que tiene de Berta es el último árbol de levas –explicaba El Flaco sobre su Torino-. El motor me lo arma Juan Dancha y se trata de un fierro viejo pero con una puesta a punto muy pulida". Fue 8° en Salto; y en Córdoba mostró que su impetuosidad le jugaba en contra: cuando peleaba la punta, entró jugado a la "curva del quebracho", dio contra una pared de tierra y perdió posiciones. Finalizó 7°.

En medio de la batalla Estéfano-Gradassi (ambos con Ford) por el título, Traverso se anotó con la victoria de 25 de Mayo, primera de Torino en la temporada, pero después llegaron los abandonos y terminó 8° (31 puntos) en el torneo que obtuvo Héctor Gradassi (209). Tiempo después, contó lo que había pensado luego del primer triunfo: "Bueno, gané ésta, pero... cuándo voy a ganar otra? Nunca más!". Nunca, para Juan María Traverso, fueron otras 149 veces.





Ganador. Imagen para la historia. El Torino del Flaco llega primero a la meta en 25 de Mayo, donde el 29 de octubre de 1972 obtuvo la primera de sus victorias en el Turismo de Carretera y en el automovilismo deportivo argentino. Abajo, Traverso al volante de su auto, siempre flanqueado por Juan Dancha. Eran otros tiempos.

1973 -1974
El romance con el Ovalo



El Flaco y la gente. Con sus hinchas de Paraná, Traverso celebra su triunfo en el Gran Premio de 1974. A los 24 años, ya era uno de los pilotos predilectos. Andaba muy rápido.

La decisión no era fácil, pero sí lógica. Arriba de su querido Torino, se sentía limitado a pelear en el segundo pelotón. Por eso, cuando le ofrecieron ser piloto oficial de Ford, no hubo debate. Y el 27 de mayo de 1973, en Salto, Juan María Traverso comenzó su romance con el Óvalo. "Mientras su Falcon anduvo, demostró lo que vale", afirmó El Gráfico.
"Tenía fama de loco porque el Torino no era un coche de punta. Me tenía que jugar en cada curva para estar en la discusión", contó años después.
En sus últimas carreras con el Toro, sólo consiguió una remontada notable en San Juan (desde el fondo al 13er puesto); y fue 10° en la Vuelta de Tandil. Ya con Ford, terminó 4° en Arrecifes y triunfó en 25 de Mayo. En medio, sufrió la muerte de César Horacio Malnatti y su acompañante en Pergamino: algunos testigos señalaron responsabilidad de Traverso por un supuesto toque en el frenaje. Nunca se comprobó. Las fatalidades marcaron la temporada: el campeón Nasif Estéfano murió antes del fin del torneo en un accidente en Aimogasta, a la salida de La Rioja. El Flaco terminó quinto, con 54 puntos.
En 1974, Traverso aprendió a ganar seguido: triunfó en cinco carreras y consiguió el subcampeonato del TC. El torneo puntuable comenzó en abril por el conflicto ACA-CADAD, pero antes hubo dos competencias. El Flaco, de apenas 23 años, ganó en Olavarría, dejando segundo a Héctor Gradassi (también con Ford) anticipando el duelo entre ambos, que tuvo varios episodios. 1) En 25 de Mayo, Gradassi le ganó a Traverso por una décima de segundo. 2) En Córdoba, venció el de Ramallo y lo escoltó Gradassi. 3) En la Vuelta de Allen, el Flaco festejó de nuevo y quedó a 20 puntos del líder. 4) En octubre, Gradassi triunfó en Buenos Aires, dando el paso fundamental hacia el bicampeonato. Traverso coronó su año ganando por primera vez en Buenos Aires y en el Gran Premio Argentino (Concordia-Paraná), con Francisco Reiter como acompañante. Llegó así a los 129 puntos. "Gracias a los que me ayudaron cuando comencé a correr y los triunfos no se daban", le dijo a todo Ramallo durante los festejos.

1975 -1976
Años de transición

El automovilismo pudo perder a Traverso dos veces en 1975. Primero cuando en Victoria, Entre Ríos (durante el Gran Premio), sufrió uno de los choques más bravos su vida: agarró a fondo una loma, tras la que había una curva infranqueable, y terminó dando contra una empalizada en la plaza del centro de la ciudad. Su acompañante se quebró el brazo y varias costillas; él salió ileso. La segunda ocasión fue los días posteriores al accidente, cuando





dudó si valía la pena arriesgar su vida por las carreras. Tardó cinco días en decidirse.
Durante el año, las expectativas que generó el número 2 pintado en el Falcon no se cumplieron del todo. El triunfo se le resistió: en la Vuelta de San Miguel del Monte punteaba y en el giro final lo pasó Pirín Gradassi; en Pergamino ganaba y a poco del cierre se le quedó el Ford. Recién festejó en octubre, cuando le sacó 24 segundos al Ford de Jorge Recalde en Olavarría. Volvió a ganar en San Miguel del Monte, con un promedio de 221 km/h. Los 83 puntos alcanzaron para el tercer puesto del torneo en el que Gradassi fue tricampeón.
En 1976, un mal comienzo en la temporada le significó a Traverso ocupar un papel de reparto en la estrategia de Ford, que lo utilizó para ayudar a Gradassi a conseguir su cuarto título. El momento cumbre fue el 21 de noviembre en Buenos Aires: el Flaco ganaba cómodo y sacó el pie del acelerador para servirle la victoria a su compañero.
El número 3 de su Falcon resumió el lugar de Traverso en el torneo: un peón en la lucha Gradassi-Mouras. A la ausencia inicial de triunfos se sumó la ausencia completa en Bahía Blanca por un brazo quebrado. Se acomodó entre los de arriba con el 2° lugar en Las Flores y el 3° en Olavarría, el día que Mouras ganaba su sexta carrera consecutiva. En la última fecha, cuando ya no era necesario colaborar con nadie, arrasó en Villa Carlos Paz, con record de vuelta incluido, quedando 3° en el campeonato. Esa única victoria, bajo la lluvia y con poca gente en las tribunas, era sólo el prólogo de una etapa que asomaba: la Era Traverso.

Dos autos para luchar.
Arriba, el Falcon que el Flaco corrió en 1975 y abajo, el que piloteó en el 76. En ambos casos, fueron pocos los triunfos. Traverso estuvo más subordinado a respaldar a Pirín Gradassi en su duelo con Mouras, que en construir un perfil propio. Pronto vendría la era de las grandes satisfacciones y los grandes reconocimientos.

1977
El primer campeonato de TC

Lo tenía claro. Sabía que estaba un escalón por debajo de Héctor Luis Gradassi en la consideración del equipo Ford y que, si no quería volver a ser el segundo del equipo, tenía que demostrarlo en la pista desde el inicio. Lo hizo contundentemente. Juan María Traverso arrasó de principio a fin, cortó la seguidilla ganadora de Gradassi y consiguió, a los 26 años, su primer campeonato, el de Turismo Carretera, de modo colosal.

"Traverso se paseó en Bahía Blanca", tituló Clarín luego de la primera carrera, que ganó con Pirín Gradassi como escolta. Miguel Herceg era el motorista de ambos Falcon, que corrían en condiciones similares. El Flaco sentía que tenía que demostrar que estaba para objetivos grandes; sentía que debía ganar siempre.

El tropezón en Mendoza, donde abandonó y Gradassi terminó primero, aumentó su concentración en busca de cometer menos errores. Y en Buenos Aires, aprovechando la rotura del motor del Chevrolet de Roberto Mouras, triunfó de nuevo y se adueñó del primer lugar del torneo. No lo soltaría más.

Se llevó de punta a punta la carrera en el Oscar Cabalén cordobés, con Mouras de escolta y Gradassi tercero. Pirín, gran candidato al título, empezaba a ser opacado por el auto azul y amarillo del Flaco, que andaba más rápido que ninguno. Eran épocas en que el TC compartía cartel con una Fórmula 2 (categoría que seducía a Traverso) muy pareja en comparación con el extremo dominio de los Ford en el Turismo Carretera. Sólo Mouras era oposición.

Todas las dificultades desaparecieron rápido en el Autódromo de Buenos Aires, el 17 de julio por la 5ª fecha. Porque Gradassi se quedó fuera de la lucha en el primer giro y Jorge Cupeiro (terminó 2°) sólo pudo ver desde atrás la asombrosa marcha de Traverso. "Disipó toda duda sobre sus excelentes dotes de piloto, a la vez que cuenta con un medio mecánico que en pruebas de autódromos demostró una vez más su excelente actitud tanto para la frenada como para la reacción", elogió **Clarín** al Flaco y compañía.

Sumaba cuatro victorias en cinco competencias y todo le salía bien. En Olavarría ganó Mouras, pero él finalizó segundo y sumó buenos puntos.

Luego tuvo un duelo bárbaro con el hombre de Chevrolet en Buenos Aires, que Mouras terminó ganando por nueve décimas de segundo.

Con el torneo en llamas, hubo mucho público otra vez en el autódromo de Buenos Aires para la 8ª fecha. Traverso, intratable, largó adelante como siempre, pero esta vez ni Mouras ni Gradassi pudieron seguirlo: el sorprendente Carlos Ferrea lo apuró hasta que abandonó a dos vueltas del final. La victoria del ramallense amplió diferencias en el torneo: Traverso 130; Gradassi 102; Mouras 101.

Un boicot al circuito de Las Flores hizo que sólo doce autos compitieran en la antepenúltima jornada. Los tres ases, de todos modos, estaban. Y la pelea fue emocionante.

Traverso ganó su serie, hizo record de vuelta y no cometió errores en toda la carrera. Ni así podía hacer diferencias; ninguno regalaba nada. Mouras aflojó un poquito y el mano a mano Gradassi-Traverso lo ganó el Flaco por 1,6 segundos. El título, ahora sí, no se podía esca-



Camino al título

Fecha	Lugar	Puesto
1/5	Bahía Blanca	Primero
8/5	Mendoza	Abandonó
29/5	Buenos Aires	Primero
12/6	Córdoba	Primero
17/7	Buenos Aires	Primero
14/8	Olavarría	Segundo
18/9	Buenos Aires	Segundo
23/10	Buenos Aires	Primero
6/11	Las Flores	Primero
20/11	Olavarría	Segundo
11/12	Tandil	Primero



La primera vez. Montado en su Falcon número 3, Traverso tuvo un 1977 espectacular que desembocó en su primer título en el TC. De once carreras, salió primero en siete, segundo en tres y le sacó 48 puntos de ventaja a Gradassi en el campeonato. Si alguien dudaba sobre su capacidad, el Flaco despejó ese año todos los interrogantes con un andar veloz y regular.

par. De ninguna manera.
Si en Olavarría terminaba en los primeros puestos, Traverso sería campeón. Por eso, cuando el puntero Mouras abandonó (rotura de un neumático), el equipo de Ford ordenó que Gradassi se asegurara el subcampeonato. Al Flaco nada lo perturbaba. Reguló y le entregó la victoria a Pirín ¿Cómo le podía molestar? Si ese día, el 20 de noviembre de 1977, Juan María Traverso era campeón. Campeonazo.
Con su victoria en la última fecha en Tandil, redondeó un rendimiento histórico. De once carreras, ganó siete y fue segundo en tres: le sacó 48 puntos al multicampeón Gradassi (185 a 137). "Lo miraba cuando yo era pendejo y ahora le gané", contaba incrédulo. La importancia de ese primer campeonato la explicaría tiempo después: "Ahí culminó una etapa sumamente importante en mi vida de piloto, desde que corrí por primera vez hasta ese título. Entonces se inició otra etapa: la de comenzar a ganar campeonatos". Una etapa que Traverso viviría durante el resto de su carrera.

1978
La hazaña del bicampeonato

El primer año con el "1" pintado en el Ford fue una batalla permanente con Héctor Luis Gradassi. Traverso había ganado siete de las diez carreras del año pero, aún así, todo se definía en la última, el Gran Premio del Sur, dividida en cinco etapas. Después de las cuatro primeras, Gradassi punteaba cómodo, con más de seis minutos de ventaja. De conseguir el triunfo, el cordobés sería campeón.
"En condiciones normales, el tiempo parece imposible de descontar. Traverso sabe que el éxito de su gestión tiene mucho de quimérico", explicaba **Clarín** en la previa de la definición. La quimera se materializó a 40 kilómetros del final. En Comodoro Rivadavia, el Flaco pasó por la recta principal, desesperado por acortar distancias. Segundo venía Gradassi, pero antes cruzaron Arrechea, Sáenz... ¿Y Pirín? Pasó con el motor despidiendo mucho humo. Muchísimo. Demasiado para poder seguir. Pícaro, el cordobés escondió su Ford en boxes para que el Flaco no supiera del abandono. "Me di cuenta a poco del final –reconoció Traverso-. Tuve que luchar bastante para ser bicampeón".
El duelo Traverso-Gradassi había comenzado el 5 de marzo en Tandil. "Una carrera dificilísima –contó el Flaco- porque mientras Mouras funcionó normalmente, confieso que la pasé bastante mal". Pero Mouras se retrasó por un problema de caja y Traverso consiguió el triunfo, con Gradassi como escolta a 55 segundos.
También hubo victorias en la segunda y tercera jornada. En el autódromo de Buenos Aires, los Ford hicieron un histórico 1-2-3-4 con el Flaco a la cabeza. En Olavarría, intercambió cinco veces la punta con el Dodge de Federico Urruti hasta ganarle por 1,5 segundos.
La racha triunfal la cortó Gradassi, pero la tabla dejaba claro el dominio del ramallense: Traverso 81, Gradassi 67. El peor momento llegó en las fechas siguientes. Fallas en el motor dejaron al Flaco 7° en Allen; y el abandono en Olavarría le obsequió a Gradassi un cómodo liderazgo.
La hazaña de Traverso en busca del título se inició en Laboulaye: ganó dejando a Gradassi a 14 segundos. Otro duelo con el cordobés se vivió en Salta, donde ganaron una etapa cada uno, pero el Flaco festejó en la general. La explosión furiosa de Traverso en pista, gritando que no perdería la corona insípidamente, ocurrió en Las Flores, donde Mouras lo corrió desde atrás sin poder acercarse. "Traverso es el piloto más solvente de la categoría. Ganarle resultará sumamente difícil. Lo vimos rodar 25 vueltas sin cometer un error. Giró con una regularidad asombrosa", puntualizó **Clarín** al día siguiente.
Quedaban dos finales y tenía que ganarlas. En Tandil, contra Gradassi, Mouras, Recalde, contra todos, Traverso fue primero. Una racha de cuatro victorias consecutivas lo envalentonaba para el duelo final, el Gran Premio Argentino. Entre el 2 y el 10 de diciembre, se definía quien era el mejor. Quien era el campeón del TC.
La primera etapa (Necochea-Bahía Blanca) la ganó el Flaco con Gradassi persiguiéndolo. Pero, en la segunda, todo el esfuerzo se arruinó. "Venía tranquilo en la punta cuando comenzó a bajar la presión de aceite. Tuve que disminuir la marcha para poder llegar al



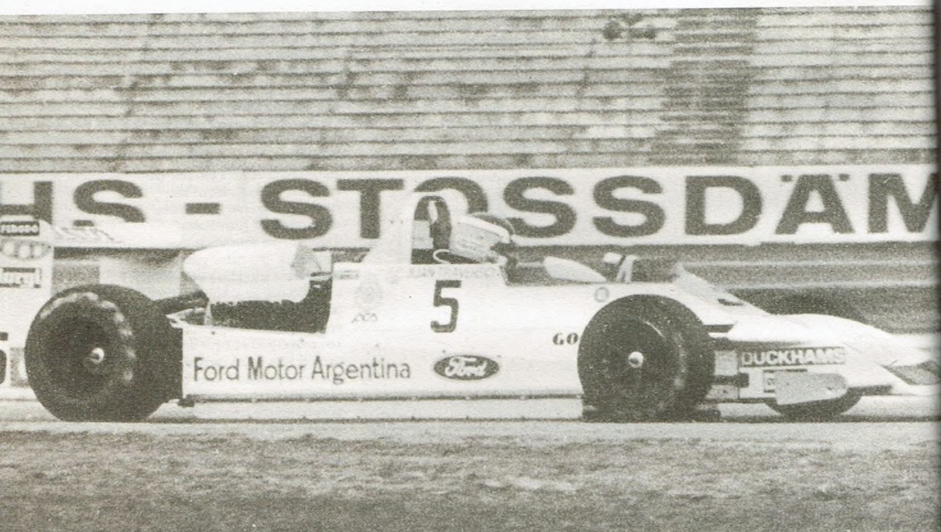
Un duelo memorable. Pese a que ambos integraban el equipo oficial Ford, Gradassi y Traverso debieron luchar mano a mano por el título de TC en 1978. El Flaco ganó las últimas cinco carreras en forma consecutiva, pero debió esperar al Gran Premio para poder celebrar el bicampeonato.

final de la etapa. Por un momento creí que me quedaba", contaba frustrado. Gradassi lo aventajaba por más de nueve minutos y ser campeón ya no dependía de Traverso.
Una magistral tercera etapa lo acercó a menos de cuatro minutos, pero en la anteúltima el eterno Pirín estiró a 6m 16s. En la última parte, Gradassi iba rumbo a su quinto título cuando se quedó. Y Juan María Traverso, por constancia, por insistencia, por haber ganado cinco veces seguidas y por su amor propio, llegó al bicampeonato cuando ya tenía la mente en la siguiente temporada.
Los números dicen que en 1978 ganó el 73% de las carreras, y que en el período 77-78 obtuvo 15 de las 22 competencias disputadas en ese lapso. Pero los números no pueden describir al demonio de las pistas y al ganador ingobernable que vivió bajo su piel. Ni los números, ni nada, pueden repetir esa conjunción mágica e intocable entre auto y persona que hizo a Traverso, durante dos años, el indiscutido rey del TC.

Camino al título

Fecha	Lugar	Puesto
5/3	Tandil	Primero
2/4	Buenos Aires	Primero
16/4	Olavarría	Primero
7/5	Olavarría	Segundo
21/5	Río Negro	Séptimo
13/8	Olavarría	Abandonó
20/8	Laboulaye	Primero
3/9	Salta	Primero
24/9	Las Flores	Primero
5/11	Tandil	Primero
10/12	Gran Premio	Primero

1979
La experiencia europea



La Fórmula 2. Tentado con la posibilidad de correr en Fórmula 1, Traverso orientó su campaña de 1979 a la categoría inmediata inferior en la que participó con este March Hart. Los discretos resultados obtenidos lo convencieron de que su futuro estaba en Argentina y volvió pronto.

"Creo que en TC se puede aprender una serie de cosas y nada más. Cuando se llega a consustanciarse, uno sigue andando y no aprende nada. El resto hay que buscarlo en otras categorías", había dicho Traverso en su primera etapa en el Turismo Carretera. Esa declaración, los conflictos que por entonces el equipo oficial Ford mantenía con las autoridades de la ACTC y la búsqueda de un lugar en la Fórmula 1, lo llevaron al Flaco a no defender el bicampeonato de TC, y a aceptar la oferta de la escudería March: pagando 320 mil dólares, correría una temporada en la Fórmula 2 Europea.

En febrero comenzó la adaptación en Buenos Aires, con el Brabham BT36 que Carlos Reutemann utilizó en F2. Sería el cuarto argentino en la categoría, que contaba con Zunino, Miguel Ángel Guerra y Bakst. Al llegar a Europa, recibió un March-Hart 792.

"Resultaría una locura pensar en ganar", aclaraba Traverso antes del debut en Silverstone, el 25 de marzo, donde fue 13°.

"Se presentaron una serie de circunstancias que me hicieron tener un panorama sombrío de la categoría. No pude probar el coche, por ejemplo", relató Juan María.

En la segunda carrera, El Flaco terminó 8°. "No hará un papel desairado, pero tendrá que agarrar ritmo y ponerlo en sintonía con su temperamento, que no es frío", vaticinaba **Clarín**. Tras una serie de abandonos, en la segunda parte del torneo tuvo buenas actuaciones en Mugello (10°), Pau (10°) y Pergusa (11°), pero su día de gloria fue el 6 de agosto en Misano Adriático: terminó 4° y sumó sus únicos 4 puntos.

"Estoy satisfecho. No me preocupé demasiado por las posiciones que ocupaba", analizó al finalizar el campeonato que ganó Marc Surer. Para dar el salto a la Fórmula 1, Bernie Ecclestone le pidió un millón de dólares por cinco carreras arriba de un Brabham. Traverso dijo no.

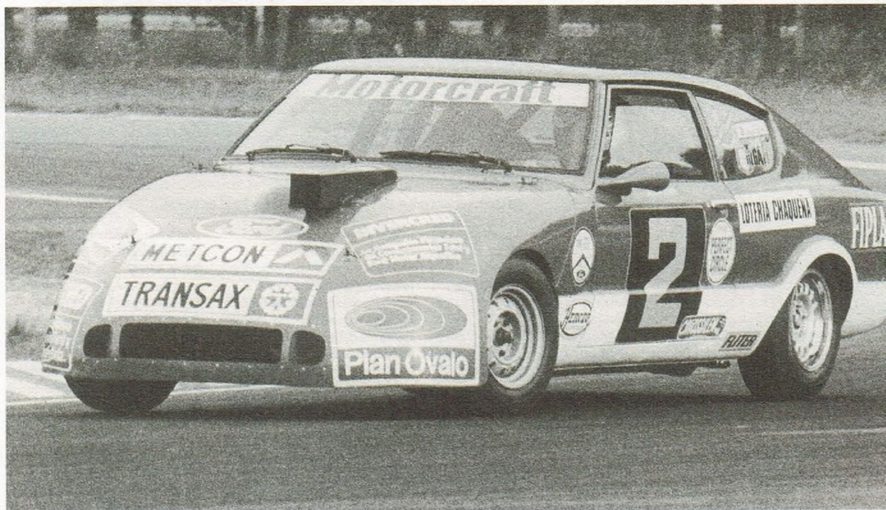
Al volver a la Argentina participó con un Taunus de las cuatro carreras del Torneo Presentación del Turismo Competición 2000. El 16 de diciembre ganó una (en el circuito 7 del autódromo de Buenos Aires) y fue 2° en otra. "Pensaba que la categoría tenía un buen futuro porque los autos eran comunes a la época", explicó tiempo después.

La experiencia europea ya era una de las pocas páginas de la historia en que Traverso no terminó festejando sobre el podio.

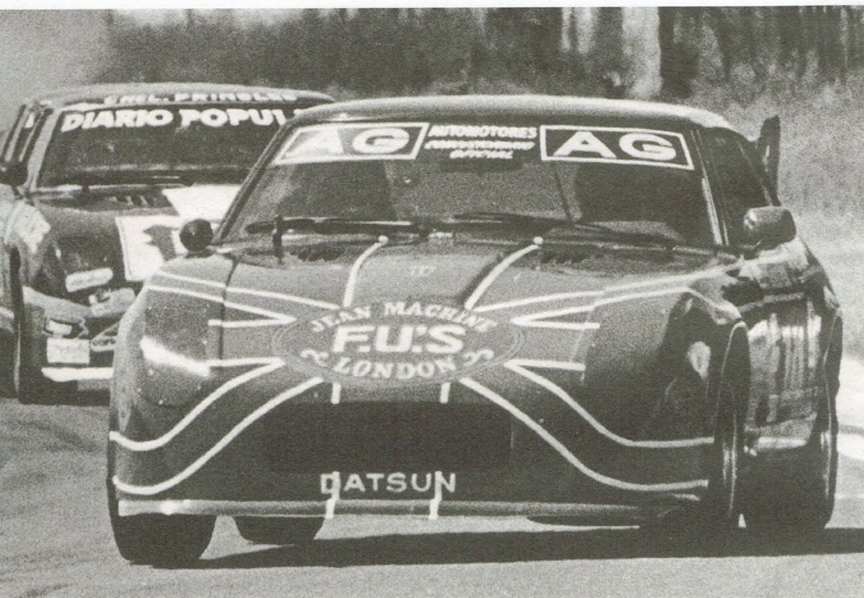
1980-1981
Primeros pasos en el TC 2000

Insólito. La escasez de participantes en el primer torneo de Turismo Competición 2000, el de 1980, generó situaciones delirantes. Hubo ocho carreras puntuables y, en el debut, corrieron sólo nueve autos. Traverso, con una cupé Ford Taunus oficial, pese a completar apenas dos competencias, terminó 3° en el campeonato. El Flaco ganó una vez, en Las Flores, con record de vuelta incluido. Lo curioso fue que pocos autos llegaban a la meta; entonces, aunque abandonaba, sumaba puntos. Así, fue 4° en Río Cuarto y 5° en Buenos Aires sin terminar esas carreras. El torneo lo ganó Jorge Omar Del Río (Dodge 1500) con 118 puntos. El Flaco sumó 58.
En 1981 el TC 2000 evolucionó: hubo once carreras y más autos. El Flaco arrancó dando lecciones de manejo: su Taunus fue una aplanadora en Mendoza y en Buenos Aires. Pero pronto Del Río despertó y Traverso no le pudo seguir el ritmo: abandonó en La Rioja, se clasificó 3° en Córdoba y 6° en Concordia. La esperanza de ofender el dominio del Dodge se extinguió en San Juan, donde el Flaco terminó 2° y Del Río volvió a ganar. Luego abandonó en Uruguay, fue 2° en Bahía Blanca y 6° en Marcos Juárez. Aún así, mantuvo chances matemáticas: Del Río 121, Traverso 98, Di Palma 84.
Lo peor llegó en la anteúltima fecha. Traverso punteaba en La Pampa, con Di Palma atrás. Cuando el Dodge intentó pasarlo, el Flaco le tiró peligrosamente el auto encima y se le desbandó un neumático. Di Palma siguió rumbo a la victoria. Traverso no se resignó: volvió con una vuelta menos para perjudicar a Del Río, que si llegaba era campeón. Le acomodó el Taunus delante de él a una marcha muy lenta y lo taponó al límite del reglamento, pero no le sirvió. "La actitud de Traverso no fue correcta –se quejó Del Río-. De todas formas, el campeón soy yo". El 9° lugar en la última carrera hasta dejó a Traverso sin subcampeonato: finalizó 3° con 104 puntos. Cerró el año corriendo en Fórmula 2 Argentina. Con el March-Taunus número 40, fue 4° y 10° en las únicas dos fechas que disputó en el torneo.

El comienzo de un ciclo. Con este Taunus del equipo oficial, Traverso inició su campaña en el TC 2000. Los primeros tiempos fueron difíciles porque no muchos confiaban en la nueva categoría, y el público no la acompañaba. Todo sería diferente en el futuro.



1982
El Campeonato Argentino de Pilotos



El tiempo del C.A.P. Con esta Datsun 280 ZX, Traverso participó del primer Campeonato del Club Argentino de Pilotos.

Hubo revolución en el automovilismo, y en Traverso también. Las diferencias que mantenían algunos pilotos (incluido Juan María) con la dirigencia del TC 2000 generó el nacimiento, impulsado por Carlos Pairetti y Jorge Cupeiro, del Campeonato Argentino de Pilotos: 22 importantes corredores nacionales, todos con el mismo modelo de auto (Datsun 280 ZX) y manejando su propia categoría.
El Flaco venía amenazando con dejar el Turismo Competición 2000 y lo hizo a mitad de temporada, tras dos carreras: había sido 3° en Buenos Aires y 2° en Las Flores. Con esos 27 puntitos finalizó la temporada en el 10° lugar. Su mente y sus ganas estaban asignadas a la nueva competencia.
"Los autos del CAP tenían una confiabilidad asombrosa. Si no chocabas, llegabas", recuerda el Flaco. En el debut fue 2° en Balcarce, detrás de Guillermo Kissling. Su Datsun N°18 no tardó en conocer la victoria: fue en la segunda jornada, en Buenos Aires, con Esteban Fernandino como escolta. "Fue una carrera muy interesante. Con el Chango Fernandino estuvimos pegados un rato, pero poco a poco me pude desprender y controlé el resto", detalló poco después de ver la bandera a cuadros.
En busca del título, el Flaco dio dos carreras de ventaja: abandonó en Pergamino y fue descalificado en Rafaela por viajar "chupado" con Angel Rubén Monguzzi. En la 5ª fecha ganaba en Buenos Aires, pero la competencia se suspendió por lluvia (hubo apenas cien espectadores) y por ello sólo se otorgó la mitad de los puntos habituales. Las posibilidades disminuyeron más con una seguidilla de carreras flojas: 13°, 17° y 12°. Las tabla de posiciones era clara: Kissling 81,5; Monguzzi 58 y Traverso quinto, con 45. El Flaco, incapaz de bajarse de una lucha antes de morder la tierra fue 2° en San Luis y 4° en Chaco, acercándose al puntero. Pero la victoria de Kissling en San Juan (donde Traverso terminó 9°) fue decisiva para que consiguiera el campeonato. Juan María terminó el torneo en el cuarto lugar, lamentándose por los puntos perdidos en las primeras fechas.

1983
El regreso del indomable



"Ganar en TC tiene un enorme significado. Lo más grato es la satisfacción de los que contribuyen en la presentación del coche: mecánicos, gente del pueblo, simpatizantes... Ese es el sentimiento que tengo: mi alegría y la de ser el causante de la de los demás". Juan María Traverso volvía al mundo del TC, y lo hacía tal cual se había ido: ganador.

Como acostumbraba, con un Ford Falcon preparado por José Miguel Herceg, y como no acostumbraba, con el N°80 en el auto, el 13 de marzo reapareció triunfante en Mendoza, con Roberto Mouras detrás. El show había comenzado.

Escolta en 25 de Mayo y otra vez vencedor en Necochea, parecía que había vuelto para ser campeón. Tras la 4ª fecha, lideraba con 9,5 puntos de ventaja sobre Mouras. Abandonó en la 5ª, pero ganó en Buenos Aires y mantuvo al campeonato al borde de la erupción. Se quedó otra vez en 9 de Julio y se bajó de la 8ª fecha para solucionar problemas mecánicos. Volvió en Bahía Blanca, cuando Mouras sufrió un importante accidente: ganó y se puso a dos puntitos.

La construcción artesanal que necesitaba para ser campeón se destruyó en octubre. Un choque de egos poderosos hizo que se separase de Herceg. Hubo que hacer malabares para seguir: le pidió el auto a Gustavo Degliantoni, pero ya no era lo mismo. Fue 15° en Olavarría, 16° en Junín y abandonó en Tandil. Finalmente quedó cuarto, con 145 puntos. Mouras sumó 273 y gritó campeón.

Mientras batallaba en TC, el título de Turismo Competición 2000 volvió a resistírsele. El Flaco arrancó tarde, en la tercera fecha, pero con triunfos en Rafaela, Las Flores y Río Cuarto le metió presión al gran candidato. "A Luis Di Palma le apareció una sombra en sus cómodos dominios: Juan María Traverso", apuntaba **Clarín**. Pero dos abandonos seguidos en General Roca y Balcarce hicieron que Di Palma ganase el título. Juan María, que ni siquiera se presentó en la última fecha, quedó cuarto con 84 puntos.



La vuelta a casa. Con el Falcon de arriba y con un número raro, el 80, Traverso emprendió su primer retorno al TC. Abajo, un podio del TC 2000 en Rafaela, junto a Rubén Luis Di Palma y Mario Gayraud.

1984
Poco y nada para recordar



Mejor olvidar. 1984 quizás haya sido el peor año de la carrera deportiva de Traverso. Este Ford Taunus sólo le posibilitó una victoria en Río Cuarto; después sólo fueron abandonos y clasificaciones alejadas de la punta. En el CAP, el Datsun tampoco aportó alegrías y nunca peleó por el título.

No lo podían creer. Los seguidores de Traverso miraban las posiciones del TC 2000 y del Campeonato Argentino de Pilotos, y no lo podían creer. El Flaco estaba atrás, lejos del título, como pocas veces a lo largo de su carrera. En Turismo Competición 2000, al menos, pudo ganar una carrera y se acomodó en el cuarto puesto. En el CAP, no se impuso nunca y terminó octavo, a años luz de la punta.
Desde que en el debut del TC 2000 en Paraná abandonó por una pérdida de aceite de su Ford Taunus número 4, Juan María luchó, con sus mañas y su talento natural, contra un auto poco rendidor. Pero en cuanto aparecieron errores de conducción, ser campeón fue apenas una idea desvariada. En las nueve carreras iniciales sólo conquistó dos terceros puestos. En Chaco abandonó por un despiste y en General Roca, cuando peleaba el segundo lugar, hizo un trompo y quedó sin chances. El 18 de noviembre fue el único día del año en que a Traverso no le ganó nadie. En Río Cuarto, contra los Taunus de Mario Gayraud (posterior campeón) y de Esteban Fernandino, le puso una pizca de su arte al volante, superó -a dos vueltas del final- a Fernandino y le ganó por 1,9 segundos a Gayraud. Luego fue 2° en Pigüé y terminó el campeonato con 77 puntos, a 80 del campeón. Todo fue peor en el CAP, donde en las doce primeras fechas su mejor posición fue un 4° puesto en Río Negro; y entre abandonos y no presentaciones no clasificó en siete. No le encontraba el punto justo al Datsun y eso quedaba claro en las carreras. En las cinco competencias finales, al menos consiguió un 2° lugar en Las Santa Fe; y fue 6° dos veces. Las distancias con el campeón fueron inmensas: Ernesto Bessone sumó 240 unidades; Traverso, 46.
Una victoria en 25 carreras disputadas. Ese era el número que retumbaba en su cabeza. Pero faltaba poco para que el Flaco conociese un nombre francés que modificaría para siempre su trayectoria en el TC 2000. La histórica y gloriosa conjunción Traverso-Renault estaba a punto de ver la luz.

1985
Comienza la era del Rombo



Siempre entre los primeros. Traverso cambió de marca en el TC 2000 en 1985. Dejó el Taunus y pasó a correr con un Renault 18, pero nunca perdió su costumbre de estar en los podios. Aquí celebra luego de una prueba disputada en el Autódromo de Buenos Aires. Abajo, una imagen de su nuevo auto. Terminó quinto, detrás de cuatro Ford Sierra.



Habían pasado cinco años desde su debut en el TC 2000 y el Flaco necesitaba un cambio. Atrás había quedado el Taunus con el que había sido tercero en dos oportunidades. "Hice todo lo que pude para seguir con Ford, pero las cosas no se dieron como yo quería", dijo al momento de explicar las razones de su alejamiento de la marca que lo había acompañado desde el nacimiento de la categoría.
A partir de la primera competencia de 1985, Traverso corrió para Renault al volante de un R-18 preparado por Oreste Berta. Y desde el instante en el que se subió a su nuevo auto, se ilusionó con la llegada de cosas importantes. "Este año me tiro a ganar el campeonato", comentó ilusionado.
No pudo: acumuló dos victorias y fue quinto detrás de los Ford de Rubén Daray, Mario Gayraud, Gustavo Del Campo y Gerardo Del Campo. Sin embargo, ese sería el comienzo de un idilio con el rombo que, a lo largo de los años venideros, le daría mucho rédito.
Su primer festejo de la temporada llegó el 21 de julio, en Santa Fe, cuando transitaba la sexta fecha del campeonato. Desde el principio, su flamante coche peleó en los primeros puestos con los Sierra de Gayraud y Eduardo Rodríguez Canedo, aunque el primero debió abandonar la competencia después de un choque contra el guardrrail. A partir de ese momento, el duelo fue contra el Chino Canedo, quien lideró durante gran parte del recorrido. Pero, viniendo desde atrás, Traverso nunca se rindió y lo siguió de cerca hasta que un fortuito toque entre ambos le permitió alcanzar la victoria. El Sierra quedó relegado al costado del circuito con problemas en la bomba de nafta y el R-18 cruzó la meta sin más obstáculos. Regresó al triunfo recién en la décima fecha, en Río Cuarto, para cortar una racha de tres victorias consecutivas de Gayraud.
En el Campeonato Argentino de Pilotos, ese 85 también fue un año de despedidas para el Flaco. Corrió por última vez, con el Datsun 280 ZX con el que había conseguido tres victorias y que había piloteado desde 1982.

1986
Con el fuego de un campeón

-Usted prepáreme el auto, que de ganar me ocupo yo-.
Oreste Berta siguió la consigna que le había impuesto Traverso al pie de la letra.
Esa temporada, el Flaco se subió a una flamante cupé Fuego del equipo oficial de Renault de TC 2000 para conseguir lo que le había resultado esquivo con el Taunus de Herceg y con el R-18.
No obstante, el año no había comenzado del todo bien. En el arranque, en Balcarce, finalizó séptimo. Y en la segunda jornada, en General Roca, fue noveno.
Comenzó a repuntar a partir de la tercera carrera, en Santa Fe. Fue una dura lucha entre Traverso y Ernesto Bessone. Durante las primeras vueltas, la cupé Fuego no resignó la posición de privilegio que le había otorgado la clasificación, pero el Ford Sierra de Tito lo seguía bien de cerca. El duelo se prolongó durante una docena de vueltas, hasta que en el giro 13, Bessone vio la oportunidad y en uno de los sectores lentos del circuito logró sobrepasarlo. Traverso terminó segundo en la carrera.
Con más efectividad que espectáculo, fue escolta de Mario Gayraud en Concordia. Aunque en el circuito de Las Parejas, volvieron los problemas: fue tercero hasta la vuelta 36, pero fue perdiendo posiciones y, tras romper las dos gomas delanteras, terminó en el puesto 13.
Su primer festejo del año fue en Buenos Aires. De nuevo, como en Santa Fe, su principal rival fue Bessone. Durante las quince vueltas iniciales, la punta fue cambiando de dueño entre los dos pilotos, aunque el del Sierra pareció alejarse cuando, tras un toque casual, la cupé Fuego perdió su capot y varios segundos. Bessone se alejaba y todo parecía perdido. Pero la suerte jugó favor del Flaco: en la vuelta 25, el motor del Sierra dijo basta y Traverso ganó la carrera.
Otra victoria, ahora en Salta. Otro duelo con Bessone. Traverso se mantuvo siempre al frente, con Tito bien cerca. Pero en una curva, el Sierra pisó una mancha de aceite y fue protagonista de un espectacular despiste. Si bien pudo retornar a la carrera, Traverso ya estaba muy lejos.
Después llegaron dos triunfos más para llevarlo a Traverso a lo más alto del campeonato. En Chaco quedó adelante de todos, con Silvio Oltra como principal perseguidor. Y en Rafaela relegó al segundo puesto a Gayraud. Con esa victoria –su cuarta al hilo- llegó a tener 23 puntos de diferencia con respecto al segundo.
Por esos días, con Traverso líder y sus rivales bien lejos, las emociones en el TC 2000 parecían ser cosa del pasado. Pero el Flaco no dejaba de sorprender. En Pigüé enseguida tomó el liderazgo de la carrera, pero un inconveniente en el neumático trasero derecho que se destrozó por el roce con un tensor, le impidió alcanzar la victoria, aunque le permitió ganarse todos los aplausos.
En la vuelta 40, y con un neumático menos, un inevitable trompo le permitió a Ernesto Soto, al final el ganador de la carrera, tomar la delantera.
A falta de un giro y medio, Gayraud apoyó la trompa de su Ford Sierra contra el escape de la cupé Fuego del Flaco. Quedaban apenas dos curvas que exigirían la rueda que no tenía el neumático, y la llanta



Burbujas de felicidad. Con esta alegría (y con el mejor champan francés), Traverso celebró cada una de las victorias que lo llevaron a ganar en 1986, el primero de su títulos en el TC 2000. Aquí el festejo de su triunfo del 1ro.de junio en el autódromo de Buenos Aires. Abajo, su Renault Fuego en punta. Integrante del equipo oficial que dirigía Oreste Berta, en esa temporada, el Flaco se aseguró el campeonato ganando cuatro carreras en forma consecutiva.



sacaba chispas contra el piso mojado de la pista. Todo indicaba que Gayraud finalmente conseguiría quedarse con el segundo lugar. Pero Traverso, con el auto de costado y volcado sobre la llanta, cubrió la pista para que no lo pasen. En la última curva a la derecha, Gayraud se zambulló por el lado de adentro y pudo sacar una trompa de diferencia. Pero el Flaco aceleró y por media trompa cruzó la línea de llegada en segundo lugar. Al explicar como había logrado esa proeza, el Flaco dijo: "Al entrar yo haciendo un medio trompo y él por el agua, a los motores se les cayeron vueltas y entramos a la recta más lento que lo normal. A unos diez metros de la línea de llegada, pateé el embrague, el motor prendió, el auto pegó un salto y le gané a Gayraud por medio metro. Ahí fue donde practicamente gané el campeonato".
El festejo grande llegó en Río Cuarto. El título se presentía como una certeza irrefutable, pero ese 9 de noviembre, las matemáticas lo hicieron realidad. Gayraud festejó en la carrera, pero el Flaco, con su segundo puesto, fue campeón del TC 2000 por primera vez.
En el Club Argentino de Pilotos había sumado cuatro victorias arriba de un Nissan 300 ZX, pero no peleó el título por haber renunciado a la categoría antes del final de la temporada. "No me arrepiento de haberme ido, porque el CAP es un circo mal manejado", criticó.
Quedó en anécdota el segundo puesto en Bahía Blanca, en la última carrera del año.
Por esos días, los laureles y la coronación ya eran de Traverso, quien –como ya lo había hecho en el TC- demostró ser un campeón, en el 2000 también.

Camino al título

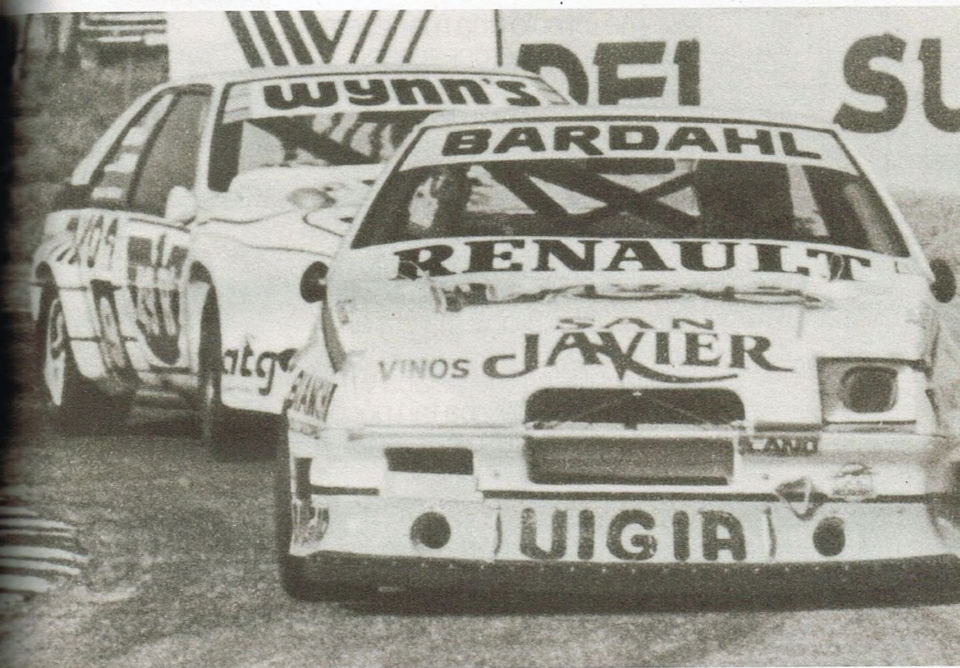
Fecha	Lugar	Puesto
23/2	Balcarce	Séptimo
9/3	General Roca	Noveno
6/4	Santa Fe	Segundo
20/4	Concordia	Segundo
4/5	Las Parejas	Decimotercero
1/6	Buenos Aires	Primero
13/7	Salta	Primero
10/8	Chaco	Primero
7/9	Rafaela	Primero
5/10	Pigüé	Segundo
9/11	Río Cuarto	Segundo
30/11	Bahía Blanca	Segundo

1987
La maldición de los neumáticos

Lo perdió por un neumático. Mientras se acercaba el final de la temporada, su segundo festejo en el TC 2000 parecía estar cada vez más al alcance de su mano. Pero en la última jornada, en Buenos Aires, el Flaco quedó relegado por una cubierta que se le desbandó en el giro 14 y, con cara de pocos amigos, vio como Silvio Oltra (con la complicidad de Osvaldo Cocho López) le arrebataba el título. No fue el único inconveniente que tuvo con esos neumáticos que maldijo durante varias etapas del campeonato. En Córdoba, la sexta competencia del año, Traverso perdió puestos en la conversación y terminó cuarto por un problema similar. "¿Qué querías que hiciera con estas gomas?", despotricó ante todos al momento de explicar su rendimiento. Una carrera más tarde, en Rafaela, volvieron esos fantasmas. Las características del circuito local le caían a la cupé Fuego mejor que a nadie. Traverso lo había demostrado en la clasificación, al quedarse con el primer lugar en la largada, y se perfilaba como candidato indiscutido para subirse al escalón más alto del podio. Pero el ganador fue Oltra. El Flaco, en cambio, se fue maldiciendo ese neumático delantero izquierdo que primero se desbandó y que después se reventó camino a los boxes, a sólo cinco vueltas del final. El eficaz trabajo de su equipo le permitió volver a la carrera sin perder ninguna vuelta, por lo que logró sumar algunos puntos con su séptimo lugar. Pero él, un tipo acostumbrado a ganar, juzgó con dureza la calidad de los neumáticos: "Estas gomas son una mierda", dijo con bronca.
A lo largo del año, consiguió cuatro triunfos. El primero fue



en el autódromo General San Martín, en Mendoza: su buen manejo y la potencia de su coche definieron una victoria que fue inapelable. Además, ese primer puesto le permitió alcanzar la segunda posición en la tabla del campeonato, que por esos días lideraba Ernesto Bessone.
El festejo siguió en Santa Fe: desde el día de la clasificación, la cupé Fuego había demostrado una afinidad especial con el circuito. Y en la carrera, nada cambió. El Flaco dominó de punta a punta con Ernesto Soto (su compañero en el equipo oficial) cuidándole las espaldas.
Un nuevo triunfo llegó en el autódromo El Zonda, en San Juan. Una vez más, como en sus dos victorias anteriores, el Flaco aprovechó una buena largada y no soltó el liderazgo hasta el final.
En Pigüé -donde un año antes se había transformado en héroe al cruzar la meta sobre tres ruedas- buscaba ampliar sus festejos y restarle puntos al líder Bessone. Pero un múltiple choque en la largada, en el que –además del Flaco- estuvieron involucrados el propio Bessone y Guillermo Maldonado, le restó posibilidades. En una pista demasiado angosta, Bessone tocó a Traverso en la aceleración inicial por lo que, descolocado, el coche del Flaco se atravesó en el camino de



Maldonado. Yoyo no pudo frenar y lo embistió en la mitad de la carrocería. Con el coche desbalanceado por el fuerte golpe, Traverso no se rindió. Aceleró con más amor propio que técnica y escaló hasta el séptimo puesto que, dadas las circunstancias, resultó formidable. Con todo eso, llegaba a Río Cuarto con el objetivo de ganar la carrera y recuperar el primer lugar en el campeonato. Y todo salió a pedir de boca. El piloto de Ramallo llevó permanentemente la voz cantante, secundado por Oltra, quien intentó quebrar su demoledora actuación en varias oportunidades, pero no lo consiguió.

"En condiciones normales, este campeonato ya estaría perdido", confesó al analizar la tabla de posiciones. Traverso estaba primero, y desde atrás lo amenazaba Silvio Oltra, también arriba de una cupé Fuego. Pero en el Autódromo Municipal, el Flaco no pudo festejar por esa maldita goma: aunque entró rápido a boxes, su equipo buscó en el motor el motivo de la falla y, para cuando volvió, el lote de punteros ya estaba demasiado lejos. Oltra, quien necesitaba la victoria para quedarse con el título, cruzó la meta antes que nadie. Atrás, Cocho López no lo sobrepasó para evitar el bicampeonato de Traverso, que no fue por un neumático.

Tres en la lucha. Traverso, Oltra y Der Ohanessian en un tramo de la carrera de Rafaela. Ese domingo terminó con un gusto amargo para el Flaco. El neumático delantero izquierdo no resistió el ardor de la prueba y lo obligó al abandono cuando se perfilaba como el seguro ganador. Los problemas con las gomas fueron una constante a lo largo del año.

1988
El triunfo que nadie podrá olvidar



Es el Flaco de los triunfos imposibles, de las gestas impensadas, de las victorias con sabor a hazaña... Dos años antes, en Pigüé, se había ganado todos los aplausos cruzando la meta sobre tres ruedas. Y en la temporada 88, alimentó su propia leyenda al ganar el 3 de abril, la carrera de General Roca (la segunda del año) con su auto envuelto en llamas.
Dicen las crónicas que fue una rotura en la manguera de aceite la falla que dio origen a un inquietante humo negro que no tardó en convertirse en fuego. Cuentan los más fanáticos que fue, en realidad, una maniobra del destino para acentuar aún más su figura. Lo cierto es que Traverso estaba empecinado en no dejarlo ganar a Silvio Oltra, quien ya había conseguido su primera victoria del año en Mar del Plata y se perfilaba como su principal obstáculo de cara al campeonato, y estaba a dispuesto a todo para conseguirlo. Ver aquella cupé Fuego en llamas y con una cola de humo recibir antes que nadie la bandera a cuadros, produjo la admiración de todos, aún de los que no acostumbraban a hablar bien de él.
Necesitaba salir campeón el Flaco, después de una temporada en la que un neumático le había costado el título. Lo logró y, para que fuera inolvidable, lo selló con esa proeza que quedará imborrable en el recuerdo del automovilismo argentino. En el medio, se dio el lujo de ganar el Desafío de los Valientes, una exhibición organizada por Sevel en Villa Carlos Paz, al volante de un Fiat Duna.
De vuelta en el TC 2000, en Buenos Aires, debió conformarse con el segundo puesto. Y en Mendoza no logró el objetivo: tras una largada frustrada y varios toques para la polémica, fue tercero de Guillermo Maldonado en el autódromo General San Martín.

"Se me rompió una manguera y comencé a perder aceite, fundamentalmente sobre los escapes. Llegué a derramar prácticamente todo el aceite en las últimas tres vueltas, lo que hizo levantar la temperatura del auto hasta poner todo al rojo vivo. Recién percibí el fuego muy cerca de la llegada y no podía parar... Otro problema era el humo que se me metió en el habitáculo, no me dejaba ver ni respirar, pero faltaba tan poco que no podía desperdiciar la posibilidad de ganar esta carrera"

Su cupé Fuego recién volvió a llegar primera en la sexta fecha, en Concordia. Había necesidad de ganar, tras una serie de actuaciones que habían despertado comentarios negativos. El liderazgo en la clasificación fue una importante ventaja en un circuito en el que no abundan los lugares de sobrepaso.
Otra vez en el Autódromo Municipal, fue protagonista de una maniobra polémica: aunque llegó primero, fue descalificado por un toque peligroso ante Cocho López. "No sé por qué hacen tanto lío, si fue la misma maniobra que él me hizo en la carrera anterior. Lo que pasa es que aquella vez yo no lo cerré y ahora él sí lo hizo, porque no sabe perder", comentó con dureza el de Ramallo. "La carrera la gané en la pista y eso es lo que importa. Además, ni pienso devolver el trofeo".
En Paraná el festejo sí fue completo. Aprovechó una buena largada y completó el resto del recorrido con inteligencia para restarle puntos a Oltra, a quien finalmente desalojó de la punta del campeonato con el segundo puesto obtenido en Las Parejas. Y en Rafaela fue otra vez escolta, ahora de Maldonado.
Pero una vez más, el escándalo empañó el desarrollo de la competencia. Fue en Bahía Blanca: Traverso, Oltra y Miguel Etchegaray alternaron la posesión de la punta y finalmente fue el Flaco el que se quedó con la carrera. Pero al momento de la revisión técnica, una objeción en el sistema de refrigeración de los frenos delanteros motivó la descalificación de los tres pilotos. Una apelación del equipo Renault le devolvió la victoria, pero motivó otro revuelo: los demás equipos acusaron al ente regulador de tener favoritismos por el rombo y, en particular, por su máxima figura.
En un tumultuoso final, Traverso fue campeón en Balcarce. Terminó segundo en la carrera detrás de su compañero Miguel Angel Guerra, pero el abandono del Yoyo Maldonado le permitió festejar.



"Yo soy polémico porque estoy vigente", le contestó a sus detractores. "Desde que empezó el TC 2000, siempre estuve en los primeros planos mientras que mis rivales fueron cambiando. En la lucha por la punta siempre estuve yo y se sabe que en esos primeros lugares se generan las situaciones más conflictivas", agregó tras la coronación. Con todo resuelto en el campeonato y una sola carrera por correr, nada se calmó. Una suspensión de seis meses para el equipo oficial Renault, motivó el retiro de las cupé Fuego en la última fecha del año, en Río Cuarto.

Para la historia. La imágen es una de las más célebres del automovilismo deportivo argentino de todos los tiempos. Con el auto en llamas y envuelto en una densa nube de humo que no le permitía ver ni respirar, el Flaco Traverso cruza la línea de llegada en General Roca y gana la carrera más recordada de su trayectoria. Fue el 3 de abril. La fecha nunca podrá olvidarse.

Camino al título

Fecha	Lugar	Puesto
18/2	Mar del Plata	Decimotercero
3/4	General Roca	Primero
24/4	Buenos Aires	Segundo
8/5	Mendoza	Descalificado
29/5	Pigüé	Segundo
12/6	Concordia	Primero
10/7	Buenos Aires	Descalificado
31/7	Paraná	Primero
14/8	Las Parejas	Segundo
4/9	Rafaela	Segundo
25/9	Allen	Decimoquinto
16/10	Bahía Blanca	Descalificado
13/11	Balcarce	Segundo
18/12	Río Cuarto	No corrió

1989
El cielo puede esperar

Quería repetir. Quería prolongar los festejos del año anterior. Quería sumar su tercer título en el TC 2000. Pero, por sobre todas las cosas, quería ganarle a todos. Por eso, no aceptó cuando su compañero de equipo en el Berta Sport, Miguel Angel Guerra, le ofreció abandonar en la última carrera para dejarle el camino libre al campeonato. Quedó cerca: luchó hasta la última fecha y se subió siete veces a lo más alto del podio. Pero la efectividad de Angelito le arrebató la corona.
Traverso se impuso en Mar del Plata, pero esa victoria estuvo empañada por la descalificación de todos los pilotos participantes, ya que las llantas no respetaban los códigos reglamentarios. De cualquier manera, y para que no quedaran dudas, volvió a dejar su sello ganador en General Roca. Al momento de la luz verde, Traverso aceleró por delante de todos y en ningún momento tuvo oposición.
Después de abandonar en Buenos Aires por el recalentamiento de los frenos traseros, fue escolta de Guerra en San Jorge. Iba camino a la victoria el Flaco, pero un problema en los amortiguadores le impidió ganar la competencia.
Más tarde, tres triunfos consecutivos: el primero fue en Concordia. Guerra, su escolta, sumó los puntos necesarios para trepar a lo más alto en la tabla de posiciones por el campeonato. En Paraná, tomó la delantera en la quinta vuelta y nunca más se bajó de esa ubicación. Detrás suyo llegaron Bessone y Guerra, quien seguía afianzado como líder de la temporada.
Y en Rafaela debió trepar desde atrás. El primero en la grilla de partida fue Bessone, y el Flaco salió cuarto. Pero a medida que pasaron las vueltas, Traverso repuntó lugares y cruzó la meta apenas unas centésimas antes que Der Ohanessian. Guerra fue tercero.
Tras el abandono en Las Parejas después de un toque con Bessone, llegó a Pigüé decidido a ocupar el puesto más alto del podio. Pero al final, fue su coequiper quien festejó. Pudo ser para Traverso: durante seis giros, estuvo delante de todos. Pero en el comienzo de la vuelta 20, una manguera de aceite que se desprendió inundó el habitáculo de su cupé Fuego y lo mandó derecho a los boxes.
Su sexta victoria fue en el autódromo cordobés Oscar Cabalén, después de un duelo prolongado con Cocho López, quien terminó segundo. Desde el giro 15, la Fuego y el Regatta fueron los protagonistas excluyentes. Sin errores de ninguno de los dos lados, los pilotos se respetaron en la pista como para que quedaran en el olvido aquellas viejas polémicas.
Dulce otra vez por los festejos, en Nueve de Julio salió decidido a recuperar el primer puesto que seguía ostentando Guerra, pero la suerte le jugó en contra: tras apenas ocho vueltas, se le rompió el tanque de combustible después de un choque contra Hugo Olmi y no corrió más.
Así llegó a la última carrera del año, en Mendoza. Para ser campeón, debía ganar y esperar que Guerra no sumara ningún punto. Fue entonces cuando su compañero de equipo se ofreció a no correr para dejarle el camino libre. Traverso no quiso y salió a ganarlo por las suyas.
Hizo su parte: fue el más rápido, delante de Maldonado y Der Ohanessian. Pero Angelito fue quinto, sumó lo justo y postergó el tercer título del Flaco al menos por un año.



Faltó poco. Traverso ganó siete carreras en 1989 con esta cupé Fuego, pero la regularidad de Miguel Angel Guerra, su compañero de equipo, lo privó de retener el título de TC 2000. Igualmente, fue un buen año.

1990
Una temporada a pedir del Flaco



El año perfecto. Traverso y su equipo hicieron del año 90, una temporada inmejorable. El Renault Fuego ganó cuatro carreras y logró 12 presencias en el podio. A la derecha, el Flaco recibe una distinción por el campeonato de TC 2000. Lo flanquean, Carlos Menem hijo y el cordobés Pablo Peón.



Fue todo de Traverso. Su tercera corona en el TC 2000 se le había escapado un año antes, a manos de Miguel Angel Guerra. Pero ahora, el Flaco estaba decidido a conseguir el campeonato de punta a punta, y no defraudó. El festejo fue irrefutable: de las 14 carreras del año, ganó cuatro y se subió al podio en 12 oportunidades. Sólo estuvo lejos de los primeros lugares en Buenos Aires (en la segunda fecha), donde fue descalificado por una maniobra peligrosa contra Oscar Fineschi. Y en Paraná, en la séptima jornada, terminó séptimo por una falla en los frenos.

En el arranque de la temporada fue segundo en Mar del Plata, detrás del Regatta de Cocho López. Si bien el Flaco picó en punta, perdió la primera ubicación en la vuelta nueve y no volvió a recuperarla. Lo intentó, y estuvo cerca, pero dos semitrompos cuando aún la diferencia entre ambos pilotos era de un par de segundos, le ahogaron el festejo.

Su primer triunfo llegó en Río Cuarto, por la tercera fecha. El brazo fuera de la ventanilla y el típico saludo a sus hinchas fue la foto perfecta para el final de una carrera que le resultó favorable de principio a fin. Al cabo de 31 vueltas, nunca abandonó la posición de privilegio que le había otorgado la clasificación.

No pudo repetir en Santa Fe, porque llegó a la meta detrás del Sierra de Jorge Omar Del Río. Fue una patinada lo que le impidió una nueva victoria. "Agarré justo el lugar sucio de la grilla", explicó después.

Entonces llegó a Nueve de Julio, donde aún revoloteaban los fantasmas de aquel toque del año anterior ante Olmi que lo había dejado sin título. Pero esta vez, puso las cosas en su lugar. Aprovechó la pole y ganó la carrera con claridad. Sólo resignó el primer puesto por unos cuantos minutos, cuando a falta de cuatro giros Der Ohanessian tomó la delantera. "Lo dejé estar adelante por un rato para indicarle que no había necesidad de ir tan fuerte", soltó el Flaco ya con la sonrisa del triunfo.

La punta en la tabla de posiciones del campeonato la tomó en San Jorge. Terminó tercero, detrás del Gacel de Maldonado y de la cupé Fuego de Miguel Angel Guerra. Aunque estuvo segundo hasta la vuelta 22, perdió el puesto por un trompo. "Se bloquearon los frenos traseros y pisé la tierra".

En Tucumán fue segundo detrás del otra vez ganador Maldonado, quien sumaba así su segunda victoria consecutiva. No obstante, ser escolta no le quitó méritos al Flaco: ensayó varias recetas para desalojar a Yoyo del primer lugar. Casi lo logra, pero un bloqueo en los frenos traseros y el derrape posterior le impidieron llegar al primer escalón del podio.

También fue segundo en la octava jornada, ahora escoltando a Cocho López. Sin embargo, los 15 puntos que cosechó, más el abandono de Der Ohanessian, le sirvieron para acercarse un poco más al título. "Aún faltan varias carreras", advirtió con razón ante aquellos que ya lo señalaban campeón.

De cualquier manera, el triunfo en Rafaela –un circuito que lo favorecía en el terreno de los antecedentes- le dio motivos para soñar.

Por esos días, todo le salía a pedir de boca a Traverso. Tanto, que en Córdoba acertó el resultado de la carrera de antemano. "Me conformo con salir tercero, porque en este circuito y en condiciones normales, es imposible ganarle a los coches chicos", dijo tras las series de clasificación. Dicho y hecho: el Flaco fue tercero y el ganador fue Maldonado, al volante de un "novedoso" Carat.

Tras un nuevo segundo puesto en el autódromo de Allen, llegó a Paraná con 159 puntos. Todos auguraban un festejo anticipado, pero no pudo ser. Los problemas de frenos lo relegaron a la séptima posición y postergaron el festejo.

Pero no por mucho, porque el segundo lugar en Balcarce (el primero fue Cocho López) le alcanzó para conseguir el título aún cuando restaba una carrera. No le hizo falta más pero, fiel a su estilo, no dejó escapar el menor detalle. En Buenos Aires, y ya con el campeonato asegurado, ganó la última carrera del año de punta a punta. Fue el cierre perfecto para una temporada que le resultó del todo favorable.

Camino al título

Fecha	Lugar	Puesto
25/2	Mar del Plata	Segundo
18/3	Buenos Aires	Descalificado
1/4	Río Cuarto	Primero
29/4	Santa Fe	Segundo
13/5	Nueve de Julio	Primero
10/6	San Jorge	Tercero
22/7	Tucumán	Segundo
19/8	Buenos Aires	Segundo
2/9	Rafaela	Primero
23/9	Córdoba	Tercero
14/10	Río Negro	Segundo
11/11	Paraná	Séptimo
25/11	Balcarce	Segundo
9/12	Buenos Aires	Primero

1991
La costumbre de ser primero



Estaría cansado de tantos festejos el Flaco, que para 1991 casi ni chistó cuando debió mentalizarse de que pelear por una nueva corona iba a ser algo muy difícil. Es que esa temporada estaba destinada a marcar un quiebre en el Berta Sport. Con nuevos desarrollos técnicos en su cupé Fuego, el objetivo era que la transición entre lo nuevo y lo viejo fuera lo menos traumática posible. "Además, se redujo el presupuesto para el mantenimiento y en lugar de dos autos quedó sólo el mío. Por eso, todo lo nuevo iba a parar a mi coche". Pero fiel a su fama de ganador empedernido, no pudo con su genio y sumó su cuarto título en el TC 2000 (el sexto de su carrera) tras subirse al podio en 10 de las 14 carreras.

Con la calculadora en mano, le bastó salir segundo en la antepenúltima carrera del año –disputada en Las Parejas- para ser campeón y muchos lo acusaron de especulador: "No me preocupa lo que piensen, porque para haber tenido 20, 30 o 40 puntos de diferencia a esa altura del año, en las primeras competencias tuve que andar por arriba de los alambrados", advirtió.

De cualquier manera, el comienzo del año no le resultó tan favorable. En Mar del Plata, con una docena de vueltas encima, un problema de frenos lo relegó al quinto puesto.

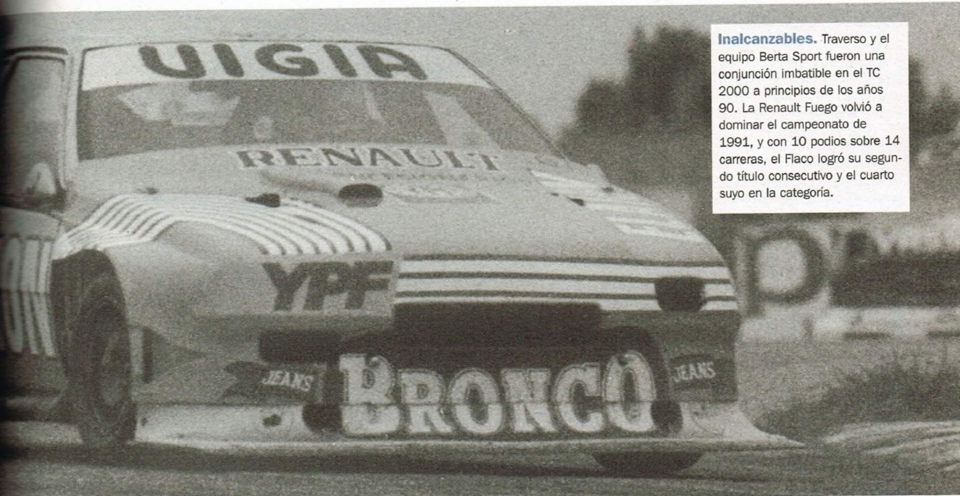
Pero antes de la segunda fecha algo cambió. Las modificaciones que Berta le introdujo a la cupé Fuego, a partir de los desarrollos informáticos, hicieron su trabajo en menos tiempo del esperado y el auto se transformó en una máquina confiable y ganadora. Algo que Traverso supo aprovechar, y muy bien. Consiguió el triunfo en General Roca y se recuperó de aquel



opaco comienzo. Empezó rezagado en la carrera, pero enseguida le ganó el puesto de privilegio a los Ford de Bessone y René Zanatta.

En Río Cuarto, el Flaco arrancó con todo. Pero en la vuelta nueve, la rotura del flexible del manómetro le hizo perder dos giros y toda las esperanzas de una nueva victoria. Llegó primero Maldonado, quien en ese momento le sacaba a Traverso una ventaja de 22 puntos. "Esa diferencia, en manos de Maldonado es toda una vida", dijo.

En Mendoza comenzó su marcha triunfal. Fue segundo y nunca más, en las siguientes ocho carreras, abandonó el podio. En Paraná fue nuevamente escolta. En San Jorge fue tercero y volvió a ocupar el



Inalcanzables. Traverso y el equipo Berta Sport fueron una conjunción imbatible en el TC 2000 a principios de los años 90. La Renault Fuego volvió a dominar el campeonato de 1991, y con 10 podios sobre 14 carreras, el Flaco logró su segundo título consecutivo y el cuarto suyo en la categoría.

segundo puesto en Tucumán.
Un nuevo festejo tuvo lugar en Nueve de Julio: las ambiciones del Flaco encontraron un serio contrincante en Jorge Omar Del Río, quien de quinto en la grilla de partida pasó a ser segundo al encarar la curva inicial. El duelo se prolongó por treinta giros, hasta que en la última vuelta, Del Río intentó superar a Traverso por el lado externo de la curva y su Ford Sierra terminó haciendo un dibujo que lo dejó fuera de la discusión.
Tras el tercer puesto en Allen, volvió a la cima de las posiciones en Rafaela: ahí ratificó su buena relación con el autódromo local y cruzó la meta delante de Zanatta y Maldonado. Además, estiró su ventaja en el campeonato a 43 puntos, lo que lo hizo prácticamente inalcanzable.
Su último triunfo del año fue en Córdoba: llegó delante de todos en la primera curva y de ahí en más nunca se bajó del puesto de privilegio. La suerte también le jugó a favor: Silvio Oltra y Miguel Angel Guerra, quienes se perfilaban como sus principales obstáculos de cara al triunfo, quedaron enseguida fuera del carrera y le dejaron el camino libre para dar un paso más que importante en el trayecto al título.
El festejo grande llegó finalmente en Las Parejas. Partió en punta y, sin demasiados contratiempos, completó el trazado hasta la meta. No ganó, es cierto. Pero ese segundo lugar detrás de Ernesto Bessone le bastó para conseguir esa corona que en el arranque del año no estaba en los planes.
Antes de la última jornada evidenció las huellas de su espectacular accidente arriba de un R-18, en el Rally de Arrecifes, y no participó en Las Flores. No le hizo falta. Ya había demostrado con creces que de lo que no se había cansado el Flaco era de festejar.

Camino al título

Fecha	Lugar	Puesto
14/2	Mar del Plata	Quinto
17/3	General Roca	Primero
14/4	Río Cuarto	Decimoctavo
5/5	Mendoza	Segundo
19/5	Paraná	Segundo
9/6	San Jorge	Tercero
30/6	Tucumán	Segundo
21/7	Nueve de Julio	Primero
18/8	Allen	Tercero
15/9	Rafaela	Primero
6/10	Córdoba	Primero
10/11	Las Parejas	Segundo
8/12	Comodoro Rivadavia	Noveno
19/12	Las Flores	No corrió

1992
Histórico: Quíntuple campeón de TC 2000

El envión triunfal siguió con todo en la temporada de TC 2000 de 1992. Traverso desplegó una vez más todo su repertorio y se llevó un nuevo título. Aunque tuvo un arranque demoledor, con victorias en General Roca, Las Parejas, Mar del Plata y San Jorge, la consagración llegó recién sobre el final del campeonato y con una ventaja mínima sobre Ernesto Bessone, el subcampeón.

Todo venía bastante tranquilo para Traverso, hasta que en la octava fecha, corrida en Bahía Blanca, se achicaron las diferencias. Bessone se quedó con el triunfo y con los 20 puntos que consiguió achicó la diferencia con el Flaco de 33 a 13 unidades, ya que Traverso se vio obligado a abandonar en la vuelta 13 debido a una rotura en el radiador, producto de un toque con Bessone. Así, la pelea entre ambos se puso más picante que nunca. Con esta victoria, Bessone demostró que estaba en condiciones de disputarle el título al Flaco y que su Ford Sierra estaba listo para dar pelea hasta el final. Y vaya que lo hizo...



Bessone repitió su rendimiento y ganó las dos carreras siguientes en Rafaela y Buenos Aires. En esta última, Traverso sufrió la rotura del neumático trasero izquierdo en la sexta vuelta, hecho que lo relegó considerablemente y determinó que llegara en el sexto lugar. La punta ya era de Bessone: tenía 130 puntos contra 121 del Flaco.

Si Traverso quería seguir con chances de salir campeón tenía que ganar sí o sí una carrera. Y lo hizo en la penúltima jornada, en Concordia. En la ciudad entrerriana, el Flaco sacó a relucir todo su orgullo y estirpe de campeón. Demostró que su hambre de victorias estaba intacta y se quedó con la victoria con 13 segundos de ventaja sobre su coequiper Luis Belloso, que llegó segundo y se encargó de cuidarle las espaldas de los embates de los Volkswagen de Guillermo Maldonado y Silvio Oltra. Bessone llegó quinto y así todo el suspenso quedó para la última carrera del año, que se corrió el 6 de diciembre en San Miguel de Tucumán. Bessone llegó a la definición con 173 puntos y Traverso, con 161. Con llegar entre los cuatro primeros, al del Ovalo le alcanzaba para quedarse con el título y de esa manera cortar la hegemonía del Flaco. La tarea de Traverso, en cambio, no era para nada sencilla. Para hacerse del campeonato tenía que ganar y esperar que Bessone terminara quinto o más atrás. La otra opción era que saliera segundo y Tito quedara noveno o más atrás.

Así se llegaba al final de una temporada luchada y apasionante como pocas. Y la carrera definitoria no desentonó, al contrario. Tuvo de todo: emoción, incertidumbre, alternativas, polémicas, todo el dramatismo posible. La largada fue normal, sin toques ni despistes. Bessone, que largó séptimo, saltó al cuarto lugar y empezó a creer que ese sería su día ya que luego de atacar a René Zanatta había escalado hasta la segunda posición. Por su parte, Traverso estaba quinto y veía como su sueño de tricampeonato se esfumaba. Bessone llegó a estar puntero, pero Belloso lo superó y el Ford volvió a ser escolta. Todo se mantuvo así hasta la vuelta 24,

1993 Se cierra una etapa brillante



Sufrir y gozar. Para conseguir su quinto campeonato de TC 2000, Traverso debió luchar durante toda la temporada con esta cupé Fuego, contra Tito Bessone y su Sierra. Un duelo infartante.

cuando el panorama de la carrera cambió radicalmente. Por un problema eléctrico en su auto, Bessone tuvo que ir a boxes, donde los mecánicos tardaron en encontrar la solución. Cuando lo hicieron, el motor del Sierra arrancó y enseguida volvió a detenerse. La atención, entonces, se centró en la cupé Fuego de Traverso. De él dependía ahora la definición del campeonato. Con el abandono de Silvio Oltra en la vuelta 14, Traverso pasó el tercer puesto y de inmediato al segundo lugar, que su compañero Belloso le cedió sin problemas. Ahora sí que parecía que estaba todo escrito. Sin embargo, todavía quedaba tiempo para la polémica. En un último manotazo de ahogado, Bessone salió de boxes, esperó aTraverso y le tiró el auto encima con la clara intención de sacarlo de la pista. Pero el Flaco esquivó como pudo la embestida, llegó segundo y se quedó con el título, también en el 92, otra vez con la Renault Fuego. Era el tercero seguido y el quinto en el historial del TC 2000.

Camino al título

Fecha	Lugar	Puesto
15/3	General Roca	Primero
29/3	Las Parejas	Primero
19/4	Mar del Plata	Primero
10/5	Mendoza	Segundo
24/5	Río Cuarto	Segundo
21/6	San Jorge	Primero
2/8	Paraná	Quinto
23/8	Bahía Blanca	Abandonó
6/9	Rafaela	Tercero
27/9	Buenos Aires	Sexto
11/10	Córdoba	Quinto
1/11	Oberá	Tercero
22/11	Concordia	Primero
6/12	Tucumán	Segundo

1993
Se cierra una etapa brillante

A diferencia del año anterior, en esta temporada todo fue más tranquilo para Traverso. Con 42 años, estaba en uno de sus mejores momentos y el trabajo del equipo de Oreste Berta en la fortaleza de Alta Gracia ponía en pista un auto impecable, sin fisuras. Después de ganar tres títulos al hilo, Traverso y compañía no se aburguesaron, sino que siguieron en el mismo camino. Y lo demostraron desde el comienzo. En la apertura de la temporada en Rafaela, el Flaco hizo la pole position y se quedó con la carrera para arrancar con el pie derecho en la que sería su última temporada en Renault, que en esa competencia marcó diferencias y se quedó con el podio a través del segundo puesto de Luis Pejerrey Belloso y la tercera ubicación de Miguel Toto Etchegaray.

En la segunda fecha, corrida en General Roca, se repitió la tendencia y Traverso volvió a cantar victoria. Como en las carreras, el de Ramallo picó en punta en la tabla de posiciones, desde el inicio nomás. Tras llegar segundo en Buenos Aires, volvió a ganar, ahora en Río Cuarto, donde además hizo el record de vuelta. Estaba un paso adelante del resto y ya se perfilaba como el principal candidato a quedarse con el título. Esta temporada se caracterizó por las demostraciones de manejo de Traverso, quien aprovechó muy bien el rendimiento de su auto y además sacó ventaja de las desgracias ajenas. Cada vez que algún rival tenía algún contratiempo, el Flaco estaba ahí para sumar y seguir consolidando su liderazgo.

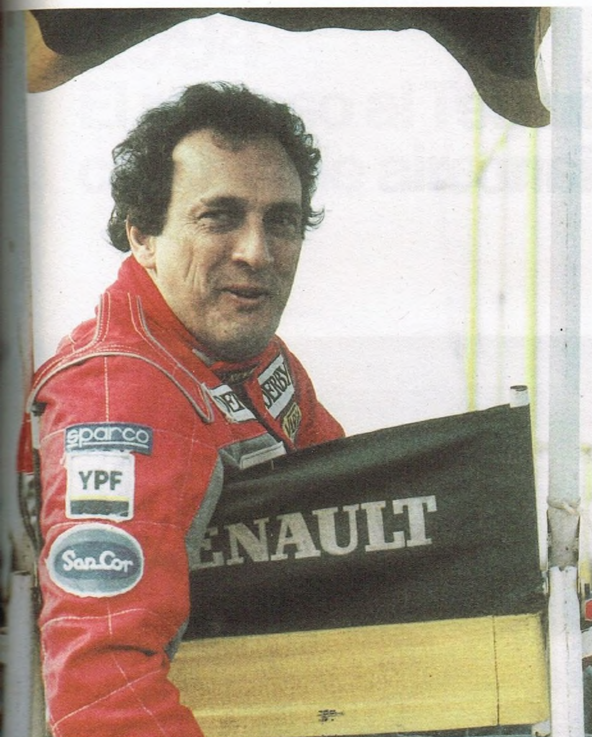
Una de sus mejores victorias fue en 9 de Julio. El Flaco no se subía a lo más alto del podio desde la carrera de Río Cuarto. Luego de dos terceros puestos (Concordia y Oberá) y un abandono (San Juan), Traverso no sólo se quedó con la victoria sino que demostró que era el mejor piloto del momento. Aprovechando la velocidad de su Renault Fuego, sacó ventaja en la recta principal y se transformó en un indiscutido vencedor, como en casi todas las carreras que ganó este año. En la pista, nadie puso en duda la victoria del Flaco en ningún momento de la carrera y hasta sus rivales reconocieron su amplia superioridad. "El Flaco es imbatible", admitieron Bessone y Maldonado. Fue un triunfo a lo Traverso, con claridad y sin atenuantes. Sin embargo, hubo una dedicatoria especial del piloto para su preparador, Oreste Berta, en un momento delicado de la relación entre ambos. Era un indicio del cambio que se produciría a fin de año, con el paso de Traverso a Peugeot.

La fecha siguiente se disputó en Rosario, donde el Flaco aprovechó los errores de sus rivales. En la novena vuelta, Bessone y Maldonado se tocaron y esa maniobra fallida le abrió el camino de la victoria a Traverso, que estaba al acecho, como siempre. "Esta carrera no la gané yo, la perdieron ellos", explicó sin vueltas.

Con tantos triunfos y actuaciones destacadas, la coronación de Traverso no se hizo esperar y se produjo prematuramente. En la carrera de Oberá, corrida el 10 de octubre, Traverso alcanzó el sexto título de TC 2000 y el cuarto consecutivo, todos con el rombo de Renault. A pesar de que el Flaco no se quedó con el primer puesto, que le correspondió a Tito Bessone, de todas maneras su cosagración no tuvo mayores sobresaltos. La carrera se le presentó favorable desde el amanecer de la misma ya que el Gol del Yoyo Maldonado, el único que a esa altura tenía chances matemáticas de descontarle puntos al de Ramallo, se quedó fuera de competencia por un problema de transmisión y no alcanzó a completar ni siquiera la primera vuelta. Traverso llegaba a esta carrera con 50 puntos de ventaja sobre el piloto de Volkswagen y era vital que Maldonado achicara la diferencia si quería mantenerse con posibilidades para las últimas tres carreras. Sin Yoyo en la pista, la tarea de Traverso se limitó a mantener buenos tiempos para permanecer entre los primeros. Poco importó que Daniel Cingolani sacara ventaja al principio, ni que Bessone lo superara en la vuelta 31. Es que los 15 puntos del segundo puesto bastaban para calzarse otra vez la corona de campeón. Y así fue nomás. Traverso llegó segundo, sumó los puntos que necesitaba y alcanzó el sexto título en la categoría sobre 14 torneos disputados. Era el décimo podio en la temporada sobre 11 carreras corridas, un registro más que suficiente para sumar otro título y que explica el porqué de su celebración tempranera. Su talento, su fortuna, su capacidad y un auto sólido y veloz, lo llevaron una vez más a la cima del automovilismo nacional. Era el cierre de un ciclo brillante que se había iniciado en 1985. Era el principio de otro que no lo sería menos.



El trencito. La cupé Fuego de Traverso va en punta seguida por la cupé Sierra de Tito Bessone y el VW Gol de Yoyo Maldonado. Fue en Nueve de Julio. El Flaco resultó imparable.



Camino al título

Fecha	Lugar	Puesto
14/3	Rafaela	Primero
11/4	General Roca	Primero
9/5	Buenos Aires	Segundo
23/5	Río Cuarto	Primero
13/6	San Juan	Abandonó
4/7/	Concordia	Tercero
25/7	Oberá	Tercero
8/8/	9 de Julio	Primero
22/8	Rosario	Primero
12/9	Rafaela	Segundo
10/10	Oberá	Segundo
31/10	Tucumán	Abandonó
14/11	Paraná	Abandonó
12/12	Resistencia	Excluido



1993
Subcampeón de Turismo Italiano



De aquí para allá. Todos los meses, el Flaco viajó para competir en el Turismo Italiano, donde se consagró subcampeón con este Lancia Delta. Abajo, un diálogo con el Pato Morresi durante las Dos Horas de TC que se corrieron en el autódromo de Buenos Aires.

Junto al inolvidable Pato Osvaldo Morresi, Juan María Traverso tuvo una fugaz intervención en el Turismo Carretera. El 19 de septiembre, el Flaco corrió las Dos Horas de Buenos Aires en el autódromo Oscar Alfredo Gálvez con el Chevrolet número 10. Tras su retiro en agosto de este año, Traverso explicó el porqué de su breve reaparición en la categoría más popular del automovilismo argentino: "El TC estaba destruyéndose, venían del accidente de (Roberto) Mouras y estaban prohibiendo la mayoría de las carreras en rutas y además había bastantes problemas entre la ACTC y APTC 2000, dado que se superponían las fechas. Las Dos Horas de Buenos Aires eran un hecho muy importante en el TC ya que significaba un respaldo para la categoría. Tenía muchos amigos dentro de los pilotos que corrían en ese momento. Con Morresi, que era amigo, no hubo problemas en compartir la carrera. Además, él era de San Pedro, casi vecino de Ramallo, y los dos teníamos la misma publicidad".

La temporada de Traverso se completó con el subcampeonato que consiguió en el Turismo Italiano, adonde fue a correr junto a Miguel Angel Guerra, quien finalmente sería campeón. Debutó en Monza el 21 de marzo con un meritorio segundo puesto, al que llegó luego de estar sexto. Corrió con un Lancia Delta del Grupo N, Clase 2, del equipo Top Run, propiedad de Miquelle Aiello, a quien Traverso había conocido el año anterior durante el Rally Mundial de Argentina. En total durante la temporada, el de Ramallo ganó cuatro carreras.



1994
El regreso al TC y un cambio de aire en TC 2000



Un año con muchos problemas. El Flaco se incorporó a la escudería Peugeot de TC 2000 en 1994, y con el auto de la izquierda, las cosas no le salieron bien y quedó lejos de la lucha por el título. La Chevy de abajo es aquella con la que, en esa temporada, regresó una vez más al TC, ganando en Bolivar, Campo de Mayo y Buenos Aires.



Después de ocho años en Renault, Traverso decidió cambiar de aire y se mudó a Peugeot. Con Jackie Forrest Greene, como coordinador, Alberto Canapino, como responsable técnico, y Alberto Cachi Scarazzini, como director deportivo, una inversión millonaria y una gran infraestructura, la incursión de Peugeot en el TC 2000 había despertado grandes expectativas. Sin embargo, nada salió como se esperaba y los problemas se sucedieron uno tras otro. El 405 de Traverso tenía tantos problemas que ni siquiera podía completar las carreras y debía abandonar muy seguido. Cuando no era una válvula, fallaban las bujías o sino, se recalentaba el motor.

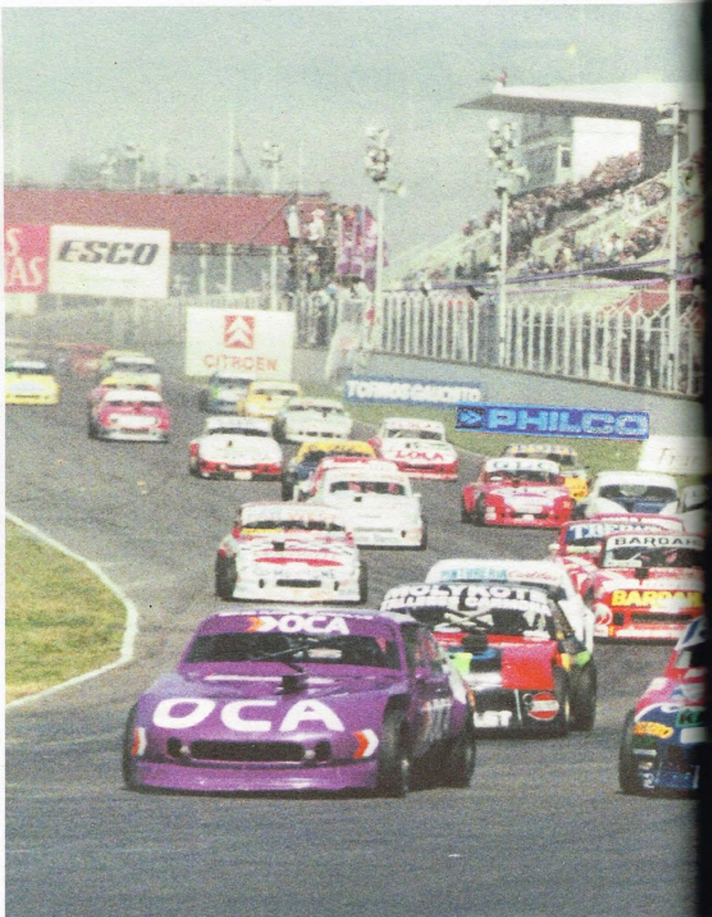
"Eramos concientes de que no estábamos para ganar pero tampoco esperábamos estar tan abajo", decía Traverso.

Scarazzini, por su parte, explicaba las razones de las flojas actuaciones. "La falta de potencia en el motor influye en un 80 por ciento. Esa falla se nota fundamentalmente al acelerar, cuando los autos se arrastran. Lo sufrimos sobre todo en los circuitos lentos", argumentaba.

A mitad de temporada llegaron nuevos motores desde Francia y el Flaco se subió al podio dos veces: fue segundo en Rafaela y tercero en Paraná, en lo que fueron sus dos mejores carreras del año. Con Traverso alejado de la punta, la pelea quedó para los Renault 19 de Belloso y Etchegaray, los Ford Sierra de Zanatta y Bessone, y el VW Gol del Yoyo Maldonado, quien finalmente se consagraría campeón. Con ese panorama poco alentador en el TC 2000, lo más destacado del año para Traverso fue su vuelta al TC. Se produjo el 19 de junio en el autódromo de Buenos Aires, con un Chevrolet de su propiedad. En su regreso no le fue todo lo bien que esperaba. Primero, un problema en la caja de dirección lo hizo clasificar 21°; después, un toque en la primera curva de la final lo dejó fuera de competencia. La primera victoria en su retorno llegó recién en su quinta carrera, disputada en Bolívar, el 25 de septiembre. Después ganó dos carreras más, en Campo de Mayo y en Buenos Aires, y finalizó sexto en el campeonato. Había pasado un año para el olvido, se venía uno inolvidable.
Era cuestión de esperar.

1995
Otra vez en lo más alto del TC

Después de volver a la categoría a mitad de temporada en el 94, el Flaco se propuso llegar a lo más alto del TC en el 95. Venía trabajando con el nuevo Chevrolet desde el 93 y esperaba dar el salto de calidad en esta temporada, en la que tuvo el fuerte apoyo económico de la empresa postal Oca, por entonces propiedad de Alfredo Yabrán, su amigo personal. Debutó con un discreto cuarto puesto en Santa Teresita, pero enseguida, en la segunda fecha en Balcarce, empezó a mostrar que estaba para pelear en serio: logró la pole, ganó la primera serie y terminó segundo en la final. Tras abandonar en Bolívar, su primera victoria se produjo en Río Cuarto, donde además se quedó con el mejor tiempo en la clasificación, ganó la primera serie y registró el record de vuelta. Con los segundos puestos en Buenos Aires y Bolívar (quinta y sexta fecha), Traverso se afirmó como el principal candidato para quedarse con el título. Sin embargo, después de esas auspiciosas seis primeras carreras llegó el tiempo de las dudas con los abandonos en Balcarce y 9 de Julio, aunque el Flaco igual pudo sumar al quedarse con la tercera y segunda serie, respectivamente. De todas maneras, Traverso se encargó de despejar todos los interrogantes con el segundo puesto en Buenos Aires y las victorias en las 200 millas y en las Dos Horas, otra vez en el autódromo Oscar Alfredo Gálvez. Con esos dos triunfos sumó muchos kilos de lastre y encaró la duodécima fecha en Balcarce con la idea de llegar cuarto para no sumar más peso. Pero ante la amenaza de Luis Patita Minervino no le quedó más remedio que tirarse a





El ganador. Traverso en el podio en Buenos Aires, junto con Tito Urretavizcaya, uno de sus grandes rivales, mientras el Ruso Rubén Valentini le arroja gorras a la multitud que los aclama. Abajo, el Oscar Gálvez estalla en un grito: la Chevy del Flaco pica en punta y llega primera a la primera curva. 1995 fue el mejor año de su vida deportiva. Ganó los títulos de TC y TC 2000, una proeza que nadie logró a lo largo de la historia.



ganar para seguir como puntero en el campeonato. Se quedó con la carrera, aunque luego fue descalificado por una infracción con el combustible.

De todas maneras, y pese a esa sanción, Traverso se mantuvo firme en la punta, con toda la determinación para ir por el título. El tercer puesto en Río Cuarto y la victoria en 9 de Julio lo dejaron a un paso de la consagración que llegó en la carrera de Punta Indio. Como venía con mucho peso, no exigió al auto sino que prefirió asegurar la suma de puntos necesaria para llegar al objetivo. Con esa estrategia, el Flaco llegó cuarto y así se adjudicó un nuevo título, que no fue uno más. Fue el tercero en TC, categoría en la que había salido campeón en 1977 y 1978, pero con Ford, por lo que este campeonato con Chevrolet lo puso en un lugar privilegiado de la historia al transformarlo en el primer piloto en ganar con esas dos escuderías, y el segundo en ganar con dos marcas distintas, igualando a Oscar Castellano, quien se había consagrado con Dodge y Ford.

Pero el dato más saliente fue que alcanzó los campeonatos de TC y TC 2000 en la misma temporada, algo inédito y muy difícil de lograr, tanto que nadie pudo igualarlo hasta el momento. La consagración en TC 2000 había sido el 12 de noviembre y una semana después llegó la del TC, para así cerrar el mejor año de su carrera. Hasta conseguir los dos títulos, Traverso corrió 27 carreras, ganó 12, y sumó 430 puntos sobre 615 posibles, es decir un 70 por ciento de efectividad. Días después de su coronación, Traverso explicaba sus sensaciones y las diferencias que había entre los dos títulos, destacando que el de TC tenía un plus especial para él: "Me gustó mucho más la consagración en el Turismo Carretera. Será porque allí tengo más responsabilidades. El equipo es íntegramente mío y, por lo tanto, todas las responsabilidades también. Yo en el TC 2000 me siento a correr nada más. En cambio, en el TC tengo que estar al tanto de todo lo que ocurre, de todas las coordinaciones. Yo elijo a la gente que trabaja conmigo, la cantidad, los elementos. De ahí que las carreras de TC son más desgastantes, porque mi cabeza está en funcionamiento las 24 horas".

La doble corona del 95 le permitió ganar el Olimpia de plata por segunda vez en su carrera, pero no le alcanzó para llevarse el de oro, que fue para la patinadora Nora Vega, de destacada actuación en los Panamericanos de Mar del Plata. De todas maneras, el 95 fue una año dorado para Traverso, superior a cualquier otro.

Camino al título

Fecha	Lugar	Puesto
19/2	Santa Teresita	Cuarto
5/3	Balcarce	Segundo
26/3	Bolívar	Abandonó
23/4	Río Cuarto	Primero
7/5	Buenos Aires	Segundo
28/5	Bolívar	Segundo
11/6	Balcarce	Abandonó
2/7	9 de Julio	Abandonó
30/7	Buenos Aires	Segundo
13/8	200 millas	Primero
10/9	Dos Horas	Primero
1/10	Balcarce	Descalificado
22/10	Río Cuarto	Tercero
5/11	9 de Julio	Primero
19/11	Punta Indio	Cuarto
10/12	Buenos Aires	Primero

1995
Un campeón demoledor en TC 2000



Imparable. Eso fue Traverso para lograr en 1995 su séptimo título de TC 2000. Ganó ocho carreras y consiguió el 76 por ciento de los puntos en disputa. El Peugeot 405 (derecha) sólo le dio satisfacciones al equipo.

Luego del exitoso ciclo en Renault, el 94 fue un año lleno de problemas. Con Traverso muy lejos de los primeros planos, muchos pensaron que el tiempo del Flaco ya había pasado, que su habilidad como piloto había decaído y que ya no volvería a demostrar su superioridad sobre el resto. Hasta se insinuó que le había llegado la hora del retiro. Sin embargo, él se mantuvo al margen de eso, trabajó a fondo con su equipo en los meses de pretemporada y enseguida comenzó a dar vuelta la historia.

En la primera carrera de la temporada, disputada en Posadas, consiguió la pole position y después ganó la final de punta a punta tras 41 vueltas.

Empezaba la era de supremacía del Peugeot 405 y con esta victoria, Traverso volvía a ganar en la categoría luego de 20 meses. Había trabajado muy duro en la pretemporada y ya de entrada empezaron a llegar las recompensas, porque en la segunda fecha, en Rosario, el auto volvió a responder sin problemas y Traverso se quedó con el triunfo sin ningún sobresalto. En esta carrera, el Flaco contó con la ventaja de conocer a la perfección la pista debido a que en los meses de preparación habían probado el auto en el circuito rosarino.

Tras ese doblete inicial, Traverso abandonó en Mendoza, fue segundo en Chaco y quinto en Rafaela. Pero enseguida volvió a la senda ganadora. Se quedó con la victoria en Mendoza, Santa Rosa y Rosario, y así hilvanó tres victorias consecutivas y se escapó en la tabla de posiciones. En la última de esas tres cumplió con todos los pronósticos de favoritismo que se basaban en los antecedentes inmediatos, la



categoría del Flaco, el rendimiento del auto y el conocimiento de la pista. Traverso largó primero y tomó el comando de la situación en la primera curva. Dio vueltas rápidas, sacó entre 5 y 7 segundos de diferencia y después mantuvo la ventaja para ganar "caminando" una carrera que se volvió monótona, poco atractiva. Con este nuevo éxito, Traverso llegaba a 123 puntos y le sacaba 30 de ventaja a Daniel Cingolani, que con un Renault 19 oficial veía como se le achicaban sus posibilidades de quedarse con el título.
Después de abandonar en Río Cuarto, el Flaco volvió a pisar a fondo el acelerador. A esa altura el motor 1.800 funcionaba de manera impecable, al igual que el auto. Llegaron las victorias en General Roca y en Trelew, con previas pole incluídas, y así quedó al borde de un nuevo título.
El escenario de la definición fue el autódromo de Paraná, donde Traverso ganó una vez más con amplia diferencia y comodidad. Cingolani llegó tercero y el Flaco se coronó nuevamente campeón de TC 2000, ahora con Peugeot. En esta temporada alcanzó ocho victorias, lo que constituyó un nuevo record, y cosechó 183 puntos.
"Este título fue la confirmación de lo acertados que estábamos con la apuesta del proyecto de Peugeot. El primer año no fue fácil, pero no bajamos los brazos y trabajamos mucho, especialmente en la pretemporada. Fue un verdadero sacrificio probar durante todo el mes de enero, pero ahí estuvo la clave, ya que gracias al trabajo de todo el equipo logramos un auto que marcó el desequilibrio", explicaba Traverso luego de la consagración. Con una colección de títulos en su haber, este nuevo éxito tenía un sabor especial para el Flaco. Por un lado, fue una revancha después de su floja tarea en el año anterior, en el que su imagen se había visto eclipsada por el avance de las figuras más jóvenes. Por otro, porque para esta temporada armó un equipo de trabajo nuevo, con Jorge Pedersoli encargado del motor, Alberto Canapino del chasis y Alberto Scarazzini como director deportivo, todos elegidos por Traverso. Ese grupo de gente conformó una estructura sólida, que, con el respaldo económico que recibió, no tuvo problemas para armar dos autos ganadores: el Peugeot 405 en el TC 2000 y el Chevy en el TC. Así, el de Ramallo llegaba al séptimo título en el TC 2000 para seguir siendo, hasta hoy, el que más campeonatos tiene en la categoría.

Camino al título

Fecha	Lugar	Puesto
2/4	Posadas	Primero
16/4	Rosario	Primero
21/5	Mendoza	Abandonó
4/6	Chaco	Segundo
18/6	Rafaela	Quinto
23/7	Mendoza	Primero
6/8	Santa Rosa	Primero
20/8	Rosario	Primero
3/9	Río Cuarto	Abandonó
8/10	General Roca	Primero
29/10	Trelew	Primero
12/11	Paraná	Primero
26/11	Buenos Aires	Abandonó
17/12	Posadas	Abandonó

1996
El año en el que aceleró con la cabeza

Lo hecho por Traverso en el 95 fue una hazaña; en el 96, estuvo muy cerca de redoblar la apuesta y repetir la historia. Una falla en el cable positivo del burro de arranque del Peugeot 405 lo privó de sumar valiosos puntos en la carrera de Posadas para afirmarse en la punta del campeonato de TC 2000. La falla, se supo después, se debió a un descuido del equipo, lo que desató la polémica y el malestar entre el Flaco y sus colaboradores. Es que, a mitad del campeonato, todo parecía indicar que el piloto de Ramallo iba a conseguir su octavo título en la categoría. Pero ese inconveniente en Misiones, y el abandono en Río Cuarto en la carrera anterior por una rotura de motor, conspiraron contra las aspiraciones de Traverso, que debió conformarse con el segundo puesto. "El campeonato se pierde porque el equipo cometió muchos errores seguidos. Paré en carreras que venía ganando. Cables, cosas raras en las últimas cuatro fechas. Alguien no quiso que fuera campeón... y de mi equipo", disparó Traverso el 24 de noviembre luego de ganar en Trelew. Ese día, el Flaco llegó primero, casi de paseo, pero no le sirvió porque Bessone fue cuarto y se adjudicó el título. El Flaco estaba que explotaba, más caliente que nunca. El TC y la Chevy violeta le darían la revancha que necesitaba.
Desde la temporada anterior, la ACTC había implementado un sistema de lastres para reducir las diferencias que tenían algunos pilotos de mayor capacidad sobre el resto. Así, se penalizaba con kilos a los tres que subían al podio. El Flaco se opuso a este sistema pero le sacó el máximo provecho,



Un año polémico. Con sus dos Peugeot, el Flaco pudo haber repetido el campeonato, pero problemas mecánicos en las últimas carreras de TC 2000 lo privaron del título.





Inteligente. Traverso aprovechó admirablemente el nuevo sistema de lastres que se instauró en 1996 para equilibrar chances y hacer más competitiva la categoría. Cargó y descargó el peso de esta cupé Chevy según la conveniencia de cada carrera y, con seis podios nada más, alcanzó su cuarto título en el Turismo Carretera.

especulando astutamente. "Aún si vengo ganando la carrera prefiero levantar en la última vuelta, salir cuarto y no ganar para no cargar kilos en el auto. De esta manera consigo mantenerlo más competitivo para todo el campeonato", explicaba el Flaco. Con esa filosofía salió a correr cada competencia, pensando cada movimiento, como un ajedrecista, sin regalar nada. Al principio fue un poco chocante, pero después se transformó en una imagen común ver como el Flaco sacaba varios segundos de ventaja, punteaba durante gran parte de las carreras y, sobre el final, levantaba el pie del acelerador para salir cuarto, evitando sumar los temidos kilos.
Con esa estrategia, un tanto mezquina pero sumamente efectiva, Traverso marcó diferencias porque sumaba puntos pero no kilos, por lo que su Chevy seguía funcionando en gran nivel, mientras que sus rivales ganaban, sumaban lastre y tenían problemas en las carreras siguientes. De las 16 fechas disputadas, el piloto de Ramallo subió al podio sólo en seis.
Esta táctica hizo que cayeran despiadadas críticas sobre el Flaco, quien fiel a sus convicciones se mantuvo firme en el camino elegido. "Yo corro para mí, no para los demás", decía. Su consagración fue un premio para el piloto que mejor pensó las carreras durante todo el año. Ganó y sumó kilos cuando estaba en condiciones y salió cuarto o más atrás cuando necesitaba evitar el recargo de lastre. Con este plan, el auto de Traverso se mantuvo siempre en buena forma, listo para responder a los designios de su conductor. El Flaco apostó a eso, sin apartarse nunca del libreto. Por el contrario, los pilotos que arriesgaron un poco más -como Satriano y Minervino, subcampeón y tercero, respectivamente- desaparecieron a la hora de la definición del campeonato, que se produjo el 1º de diciembre en Nueve de Julio, en la penúltima carrera del año. El Flaco ganó su serie y aumentó la ventaja a 30 puntos. Después, en la carrera, reguló y llegó sexto, sin exigirse. Con 45 años llegaba al cuarto título de TC, el segundo consecutivo con Chevrolet, y el undécimo de su carrera. Traverso volvía a ser campeón. En el 96, una vez sola. Como si fuera poco, como si fuera fácil.

Camino al título

Fecha	Lugar	Puesto
18/2	Santa Teresita	Tercero
3/3	Balcarce	Tercero
31/3	Punta Indio	Cuarto
21/4	Nueve de Julio	Octavo
5/5	Buenos Aires	Primero
19/5	Río Cuarto	Cuarto
2/6	Rafaela	Cuarto
7/7	Buenos Aires	Primero
11/8	Nueve de Julio	Undécimo
8/9	Buenos Aires	Segundo
6/10	Trelew	Abandonó
20/10	La Plata	Segundo
3/11	Buenos Aires	Quinto
17/11	La Plata	Decimoquinto
1/12	Nueve de Julio	Sexto
15/12	Balcarce	Abandonó

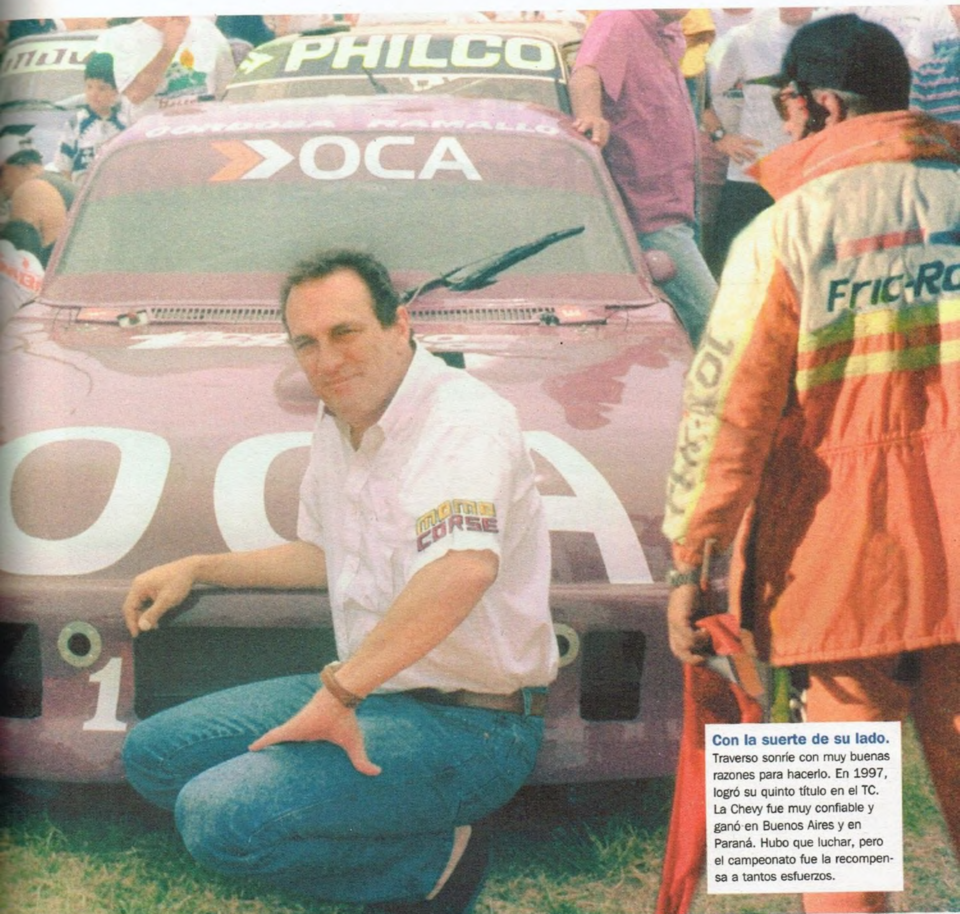
1997
Pentacampeón en el TC

En el 97, Traverso alternó buenas con malas, alegrías con broncas, triunfos con derrotas. Hubo de todo, producto de su participación en TC, TC 2000 y Top Race.
Tras ganar el título en el 96, el Flaco fue por el tricampeonato de Turismo Carretera en el 97. No resultó una tarea fácil. Hubo momentos de duda y también de bronca por algunas carreras que no salieron como se esperaba. Como cuando fue segundo en Río Cuarto, detrás de Minervino. Era la sexta fecha y el Flaco tenía pensado ir por la victoria, la primera del año. Hasta ahí había salido cuarto en tres ocasiones, segundo en una y tercero en otra. Seguía el sistema de lastre para los tres primeros y Traverso mantenía su estrategia de sumar puntos y no kilos, salvo en los momentos indicados. Y el 25 de mayo en Córdoba era uno de ellos.
Patita Minervino se había adelantado en la última largada, por lo que recibió un recargo de segundos. Enterado de esta situación, Traverso se tiró a ganar la carrera, especulando con esa sanción al piloto de Chacabuco. Minervino llegó primero y el Flaco segundo, pero con el recargo, el triunfo era del piloto de Ramallo, que festejó su supuesta victoria. Es que Traverso creía que la recarga para Minervino era de diez segundos, cuando en realidad era de cinco, con lo que su rival se quedó con el primer puesto por 585 milésimas de diferencia. "Estoy caliente. Me avisaron que Minervino tenía diez segundos de recargo. Con los kilos que cargo, perdí el campeonato", señaló furioso el Flaco, que de todas maneras se mantenía al frente en el campeonato con 15,5 puntos de ventaja sobre el Tano Vicente Pernía.



Claro, Traverso estaba preocupado porque no había podido sumar los puntos necesarios para alejarse y encima tenía cargar 50 kilos para la siguiente carrera. Todo por un error en la comunicación entre su equipo y el auto.
No fue ese el único momento de tensión para el Flaco, quien se la pasó disparando para diferentes direcciones, siempre cuando las cosas no le iban como quería. Así pasó en Nueve de Julio, donde no pudo completar la carrera. "Si no puedo ganar el campeonato haré todo lo posible para que lo gane Pernía con el Ford", amenazó. El piedrazo esta vez era para los responsables de la General Motors, quienes no le habían dado apoyo oficial de la marca pese a los dos títulos que había ganado Traverso. Y el Flaco no lo pudo digerir.
Luego de estas polémicas, el camino se le empezó a aclarar con la victoria que consiguió en Buenos Aires el 29 de junio, la número 40 en el TC. Habían pasado siete carreras y todavía no tenía triunfos. Para salir campeón necesitaba al menos una. Y la fue a buscar al Autódromo Municipal, uno de sus escenarios preferidos. El Flaco ganó su serie y después la final de principio a fin. Picó en punta delante de Ortelli, Urretavizcaya, Iglesias, Pernía y el resto. Muy rápido se despegó de ellos con un andar fulminante. Consiguió el record de vuelta en el cuarto giro y a partir del décimo empezó a regular. Con este triunfo, no sólo se afirmaba en la punta (tenía 134,5 puntos contra 123 de Pernía), sino que se perfilaba como el principal candidato al título.
Con 80 kilos encima, tuvo que abandonar en la carrera siguiente en Rafaela, y después, en Paraná, logró su segunda y última victoria del año en TC, otra vez dando cátedra, con abismal superioridad. A pesar de los 80 kilos que todavía cargaba, Traverso se tiró a ganar porque veía que tenía el auto para hacerlo. "El abandono en Rafaela me complicó el campeonato, porque se acercaron Pernía y Minervino. Fue como volver a arrancar, por eso decidí que apenas se presentara la oportunidad buscaría la victoria. Y esto se dio acá (en Paraná), donde tuve un auto perfecto, gracias al trabajo de mi equipo. Esto me permitió darle un





Con la suerte de su lado. Traverso sonríe con muy buenas razones para hacerlo. En 1997, logró su quinto título en el TC. La Chevy fue muy confiable y ganó en Buenos Aires y en Paraná. Hubo que luchar, pero el campeonato fue la recompensa a tantos esfuerzos.

ritmo veloz con el que intenté no darles ninguna oportunidad a los demás". Así explicaba Traverso la decisión de ganar la carrera pese a que desde entonces sumaría 110 kilos. Y la decisión fue acertada porque con esta nueva victoria ampliaba a 21,5 puntos la ventaja sobre Pernía y a 34 sobre Minervino.

Esa ventaja en la tabla que había conseguido en Paraná se achicó bastante en la fecha siguiente en Buenos Aires. Pernía se abrió para no chocar al Toto Etchegaray que había estirado la frenada y Traverso que venía atrás no tuvo más remedio que tirarse al pasto, donde dañó parte de la trompa. Y una vuelta más tarde, la goma delantera izquierda estalló al entrar al curvón Salotto. Con el segundo puesto conseguido en su serie, el Flaco sumó 4,5 puntos, mientras que Pernía se llevó un total de 17,5, con lo que achicó a 8,5 la diferencia con la punta. Sin embargo, Traverso llegó a la última fecha con buen margen y se llevó el tricampeonato con Chevrolet. Le alcanzó con los dos puntos que sumó por el séptimo puesto conseguido en su serie. Era el quinto en el TC, con lo que igualaba la marca de Oscar Gálvez.

Camino al título

Fecha	Lugar	Puesto
16/2	Santa Teresita	Tercero
9/3	Balcarce	Cuarto
23/3	La Plata	Cuarto
20/4	Trelew	Segundo
11/5	Mendoza	Cuarto
25/5	Río Cuarto	Segundo
8/6	9 de Julio	Abandonó
29/6	Buenos Aires	Primero
20/7	Rafaela	Trigésimoquinto
10/8	Paraná	Primero
24/8	Buenos Aires	Abandonó
14/9	9 de Julio	Décimo
12/10	Buenos Aires	Vigésimoquinto
16/11	Paraná	Tercero
30/11	La Plata	Octavo
21/12	Buenos Aires	Decimocuarto

1997
Mal en TC 2000, bien en Top Race





Las sombras y las luces. Fuera del TC, a Traverso no le salieron bien las cosas en 1997. El Peugeot 405 de TC 2000 (arriba) ganó sólo una carrera en General Roca y hubo problemas en el equipo. En la nueva categoría Top Race que empezó a correrse en esa temporada, el Flaco con un Mercedes Benz (abajo) obtuvo cuatro victorias en Pinamar, Santa Rosa, Concordia y Nueve de Julio, pero no pudo pelear el título.

Traverso no tuvo tanto protagonismo en las otras categorías en las que participó en 1997. En TC 2000, con su Peugeot 405 estuvo lejos de la pelea y ganó solamente una carrera. Fue el 28 de julio en General Roca, donde se quedó con la segunda competencia de la jornada. Antes, el 20 de mayo, le había dicho al diario **Olé** que el campeonato ya estaba terminado para él. "Yo mastico vidrios pero no me los trago. Este campeonato no está hecho para mí sino para los equipos Ford o Volkswagen, fábricas que invirtieron tres millones de dólares. Si gano una carrera es de puro culo", admitió con su estilo para nada académico. Lo cierto es que el Flaco ya no estaba cómodo con parte de su equipo, sobre todo con su chasista, Cristian Avila. Traverso estaba disconforme con el apoyo que tenía, tanto económico, como de trabajo. Ya estaba con ganas de cambiar de aire. Y así fue: en el 98 se mudó a Honda.

En cuanto al Top Race, en la primera temporada de la categoría corrió con Mercedes Benz y consiguió cuatro victorias. El primer triunfo fue en el circuito callejero de Pinamar, en la apertura del año. Después ganó tres veces más en Santa Rosa, Concordia y Nueve de Julio.

1998
Un premio consuelo ante tanta adversidad

Nunca le tembló el pulso. Ni en la pista ni fuera de ella. Juan María Traverso siempre supo con exactitud hacia dónde apuntar la trompa de sus autos. Una tendencia que rubricó a inicios de 1998, cuando decidió estacionar la Chevy que lo había llevado hasta el tricampeonato de TC para trasladar el uno al viejo Ford Falcon con el que le había dado alcance a la gloria por primera vez.
El cruce de vereda en el TC no fue el único. El Flaco también se bajó del Peugeot 405 de TC 2000 y se sumó al equipo Honda, con el Gurí Omar Martínez como compañero. De esa forma, sólo continuó a bordo del Mercedes Benz 280 de Top Race. Las primeras aceleradas demostraron que la muñeca del Flaco se adaptaba a cualquier volante. Y, pese a innumerables contratiempos, octubre lo encontró en lo más alto de las dos principales categorías del automovilismo nacional. El Ford de TC había aguantado el terrible palo inaugural en Mar de Ajó (ver páginas 144 y 145) y unos cuantos toques con las Chevys de los candidatos, y mantenía firme el sueño de defender el uno, sobre todo luego del triunfo en el circuito de Río Cuarto (el único del año).
A bordo del Honda Civic de TC 2000, las cosas también marchaban derechas. Y, pese a ocho abandonos y un dramático accidente en Olavarría (ver paginas 146 y 147), las diez victorias en veinte competencias y un mítico segundo puesto en Alta Gracia, llegando en tres ruedas, lo mantenían al tope del campeonato.
Sin embargo, cuando todo hacía suponer un nuevo año de consagraciones, los desperfectos del Falcon de TC y algunos errores conductivos provocaron que las definiciones dejaran al Flaco bien lejos del champagne. Así, el Gurí Martínez se consagró campeón de TC 2000 en el Oscar Cabalén, mientras el Chevrolet de Ortelli gozaba con el abandono del Flaco, en Olavarría, y le arrebataba al Ford Falcon el uno de TC.
Ante tanta adversidad, sólo la velocidad de su Mercedes le dio al Flaco la posibilidad de desahogar tanta bronca. Fue en lo más alto del podio de Marcos Juárez, luego de adjudicarse el título de Top Race, el número 13 en su extensa lista de éxitos. Un logro demasiado chico en comparación a lo que Traverso estaba acostumbrado; en comparación a lo que vendría...





Dos autos, dos realidades. Arriba, el Mercedes Benz con el que Traverso ganó su primer título en Top Race. A la derecha, el Honda Civic de TC 2000, un auto con problemas.

Camino al título Top Race

Fecha	Lugar	Puesto
18-1	Pinamar	Decimoquinto
18-1	Pinamar	Primero
15-2	Pinamar	Cuarto
15-2	Pinamar	Séptimo
12-4	Balcarce	Tercero
12-4	Balcarce	Tercero
24-5	Río Cuarto	No participó
24-5	Río Cuarto	No participó
20-6	Concordia	Segundo
20-6	Concordia	Segundo
9-7	Buenos Aires	Tercero
9-7	Buenos Aires	Abandonó
17-8	Tres Arroyos	Segundo
17-8	Tres Arroyos	Cuarto
12-10	Mar del Plata	Decimoséptimo
12-10	Mar del Plata	No participó
9-12	Marcos Juárez	Primero
9-12	Marcos Juárez	Segundo

1999
El último campeonato en el TC



Ni bien levantó la mano, el silencio se apoderó de aquella reunión de pilotos del 12 de noviembre, en el autódromo de Buenos Aires. Hasta entonces, todo había transcurrido con normalidad. Las autoridades habían pedido con insistencia que se tuviera cuidado con los candidatos al título, intentando así darle algo de luz a un campeonato que se hundía en las sombras de las desprolijidades. Sin embargo, la monotonía se quebró cuando las primeras palabras pausadas salieron de esa garganta tan acostumbrada a los gritos y a los insultos: "Pasé seis años al lado de todos ustedes, con broncas y alegrías, pero siempre disfrutando de la pasión por correr. Para mí es un honor estar acá, definiendo un nuevo campeonato junto a ustedes. Por eso les pido que en la carrera del domingo me disputen el puesto sin problemas, como siempre". Y, sin decir más, Juan María Traverso abandonó la reunión. Se fue sabiendo que la definición del campeonato sería en su ley. Y que sería la última.

La historia había comenzado muchos meses antes. Más precisamente, unos días después de que el Chevrolet de Guillermo Ortelli le despegara el número uno de su Ford. "En el TC me quedé con la sangre en el ojo. El año pasado (por 1998) me equivoqué bastante, pero este año voy a volver a salir campeón", prometió el Flaco ni bien comenzó a preparar el Falcon violeta, junto a Cristian Avila y Jorge Pedersoli.

Claro que toda esa seguridad pareció desinflarse después de que Ortelli cruzara la meta antes que nadie en las dos carreras de Mar de Ajó. A Traverso pareció importarle poco: "Mi auto está para ganar. No hay que ponerse loco por los tiempos de Ortelli. En pocas carreras, yo también voy a estar adelante". De la tercera a la séptima fecha, la profecía del Flaco se cumplió en pista: durante cinco competencias, la Chevy de Ortelli vio como la cola del Falcon cruzaba la meta. El crecimiento del Ford arrancó en Nueve de Julio y explotó en Olavarría, consiguiendo el primer triunfo del año y la punta del campeonato. "De ahora en más, será importante manejar bien las carreras, para llegar adelante pero sin sumar kilos", avisó Traverso ni bien bajó del podio.

De allí al final del campeonato, sólo la tentación de ganar por primera vez en Balcarce hizo que el Flaco quemara el libreto y sumara unos cuantos kilos de lastre, luego de abrochar su segundo triunfo del año en una carrera que se le sirvió en bandeja.

La gran diferencia con la que Traverso arribó a las últimas carreras del año invitaba a imaginar una definición temprana. Sin embargo, un error en la largada de Rafaela, un abandono en Balcarce y una desprolija reclasificación durante la semana del Gurí Martínez (único escolta del Flaco), luego de que fuera excluido en Trelew por un error técnico, postergaron el suspenso hasta la última jornada.

Pero el abandono del Falcon del Gurí, apenas iniciada la final, hizo que el Flaco girara en el Gálvez sólo para exhibir su sexto título de Turismo Carretera. Y para terminar de asumir la decisión que comuni-

caría ni bien se quitara el casco. Que Juan María Traverso se retiraba de la máxima categoría del automovilismo argentino por diferencias con la dirigencia de la ACTC. Que se retiraba campeón. Que se retiraba en su ley.



Dos autos campeones. El Falcon número 3 está en la historia. Con él, Traverso consiguió su último título en la categoría más popular. A la derecha, el Mercedes Benz, uno de los dos autos (el otro fue un 405) con los que el Flaco pudo retener la corona en el Top Race.



El campeonato de Top Race lo mostró como un piloto invencible, muy superior a sus rivales, tanto a bordo de su Mercedes Benz 280 como al volante del Peugeot 405 (cambió de auto en la mitad del campeonato). Traverso ganó 8 de las 24 carreras, consiguiendo una diferencia que le permitió festejar su título 14 (después vendría el de TC) y el segundo consecutivo en la categoría, a tres competencias del final. La única desilusión del año llegó de la mano de Mitsubishi, su nuevo equipo en TC 2000. Apellidos como los de Gabriel Furlán (compañero y dueño del equipo), Rafael Salestrini (motorista), Enrique Scalabroni (técnico) y Reinaldo Cozzani (director deportivo) permitían ilusionarse con la triple corona, pero el rendimiento final fue muy pobre: a bordo del Lancer, el Flaco no pudo ganar nunca, terminó el campeonato con apenas seis puntos (su peor año en TC 2000) y se desvinculó del equipo, luego de una pelea con Furlán.

Camino al título-TC

Fecha	Lugar	Puesto
7-2	Mar de Ajó	Cuarto
21-2	Mar de Ajó (II)	Tercero
14-3	Nueve de Julio	Tercero
4-4	Olavarría	Primero
18-4	La Plata	Quinto
2-5	Buenos Aires	Cuarto
16-5	Río Cuarto	Cuarto
13-6	Paraná	Octavo
4-7	Nueve de Julio (II)	Quinto
25-7	Balcarce	Primero
15-8	La Plata (II)	Quinto
5-9	Buenos Aires (II)	Quinto
26-9	Rafaela	Abandono
10-10	Balcarce (II)	Abandono
31-10	Trelew	Undécimo
14-11	Buenos Aires (III)	Quinto

Camino al título Top Race

Fecha	Lugar	Puesto
24-1	Pinamar	Primero
24-1	Pinamar	Tercero
14-2	Pinamar	Primero
14-2	Pinamar	Tercero
7-3	Córdoba	Primero
7-3	Córdoba	Primero
29-3	Tres Arroyos	Primero
29-3	Tres Arroyos	Primero
25-4	Dolores	Noveno
25-4	Dolores	Undécimo
30-5	Concordia	Segundo
30-5	Concordia	Exclusión
20-6	Santa Fe	Quinto
20-6	Santa Fe	Segundo
11-7	Mar del Plata	Segundo
11-7	Mar del Plata	Octavo
8-8	Buenos Aires	Undécimo
8-8	Buenos Aires	Cuarto
12-9	Mar de Ajó	Primero
12-9	Mar de Ajó	Cuarto
17-10	Buenos Aires	Primero
17-10	Buenos Aires	Abandono
21-11	Marcos Juárez	Quinto
21-11	Marcos Juárez	Sexto

2000 Ganador a los 50 años



El hombre y el auto. No le fue bien a Traverso corriendo este Corolla, pero con él pudo darse un gran gusto: ganar una carrera a los 50 años.

El campeonato ya estaba definido. Y esa última competencia de Paraná parecía no decidir absolutamente nada. Sin embargo, para el Toyota número 25, la carrera tenía un valor único, que involucraba esos aspectos que no se calculan en las estadísticas. No era cuestión de tiempo, ni de vueltas, ni de puntos. Era cuestión de vigencia. Juan María Traverso necesitaba cruzar la meta antes que nadie. No para ganar, sino para sentirse vivo. Para demostrarse y demostrarle a todos que, a los 50 años, el Flaco ganador todavía no había dejado las pistas. Que estaba ahí, sin tantos reflejos, pero con el fuego sagrado intacto.

Con el Uno de su Falcon descansando en el taller "hasta que cambie la dirigencia de la ACTC" y alejado del Top Race por la suspensión de seis meses que le aplicó esa misma entidad, el campeonato de TC 2000 se convirtió en el principal objetivo de Traverso para el nuevo milenio. Y, otra vez, como en el año anterior, se subió a un nuevo proyecto: el Toyota Team Argentina. El sexto equipo del Flaco en TC 2000 hacía su presentación en la categoría con un modelo Corolla que debía cargar 50 kilos de lastre por correr con un motor que no era el original. "Tendremos un auto ganador en pocas carreras. Los kilos de más no me preocupan, tenemos un auto superior y debemos dar alguna ventaja", sostuvo Traverso antes de completar su primer giro con el nuevo modelo.

Pero el análisis inicial distó bastante de lo que ocurrió en pista. El equipo de la marca japonesa tuvo muchos problemas para armar un auto competitivo y ni siquiera la experiencia del Flaco fue suficiente para pelear el campeonato. Traverso llegó a la última carrera con apenas dos podios, un record de vuelta, una pole y 41 puntos, muy lejos del Ford Escort del campeón Daniel Cingolani. Incluso, esa última carrera en Paraná, el 3 de diciembre, tampoco lo tenía al Flaco entre los protagonistas. Hasta que apareció la lluvia y cambió el escenario. Y las maquinas cedieron el protagonismo ante los pilotos. Y ahí, claro, no hubo cómo frenar a ese Toyota número 25 que llevaba al volante a un tipo de 50 años que demostraba, una vez más, que estaba vigente. Y que ninguna lluvia podía apagar su fuego interior.

2001
La gran polémica con el Pato Silva

Fue la última, pero bien pudo haber sido la primera. El talento, el dramatismo, la polémica; todos los componentes que signaron la extensa carrera del piloto más ganador de la historia de la categoría estuvieron presentes en su éxito número 68. Como si el Toyota Corolla fuera el Ford Taunus o el mítico Renault Fuego. Como si Juan Manuel Silva fuera Mario Gayraud o Silvio Oltra. Como si no se hubieran consumido más de 20 años entre el primer éxito de aquel pibe de Ramallo y la última proeza del gran campeón del TC 2000.

Todavía alejado del TC, aunque ya planeando su regreso, luego de la renuncia del presidente de la ACTC, Juan Carlos Deambrosi, el Flaco había arrancado su 30ª temporada en el automovilismo nacional con la expectativa de recuperar la senda ganadora en TC 2000. Más, teniendo en cuenta la modificación reglamentaria que le permitía al equipo Toyota (ahora con Norberto Fontana como segundo piloto) descargar los 50 kilos de lastre con los que antes se penalizaba el uso de su motor. Sin embargo, nada de eso fue suficiente para enderezar el rumbo de un equipo que, otra vez, no estuvo a la altura de las exigencias.

Así, el anhelo del Flaco se deshizo rápidamente, tras siete abandonos en las primeras nueve carreras. Su bronca era tanta que, en Paraná, luego de quedar afuera por un choque múltiple en la curva inicial, decidió permanecer sentado sobre su casco, en el medio de la pista, impidiendo que se reanudara la competencia. Tal actitud le valió una multa de 10 mil pesos y dos fechas de suspensión en suspenso.

En ese contexto, crece aún más el valor de su triunfo en San Juan. Porque cuando ya nadie creía en su vigencia, el Flaco construyó una victoria memorable. No sólo por el controvertido sobrepaso al Pato Silva, en la última curva del circuito. Sino por su coraje para escalar posiciones desde el quinto puesto (incluso superando al Ford campeón de Gabriel Ponce de León), con un auto que no estaba a la altura de los candidatos, y tener resto para dar el zarpazo en la última maniobra de la carrera. Con el talento intacto de aquellas primeras aceleradas, apenas 21 años después.





Persecución implacable. Con esta garra, Traverso, con su Toyota Corolla, acosó al Honda Civic de Juan Manuel Silva. Lo corrió por todo el circuito del autódromo El Zonda de San Juan, lo pasó sobre el final en una maniobra arriesgada y discutida que aún hoy sigue dando que hablar, y terminó primero. El Flaco era capaz de todo con tal de no perder una carrera.

2002
Siempre se vuelve al primer amor





Igual a sí mismo. Traverso en su tercer regreso al TC, en Balcarce, con un auto sin publicidad y decorado únicamente con los colores celeste y blanco. La Chevy 140 no anduvo bien, pero sus hinchas le hicieron sentir su idolatría. A la izquierda, el Flaco con Gabriel Furlán. Integraron el equipo GF Motorsport de TC 2000, pero los resultados no fueron los que ellos esperaban.

Desde que en 1971 se subió por primera vez al Torino número 62, quien estuviera interesado en encontrar a Juan María Traverso sabía que tenía que ir tras el sonido inconfundible de un motor exigido al máximo. "Si no corro, no vivo. Yo necesito estar arriba de un auto, doblando colgado en una curva, para sentir que la sangre me corre por las venas", reconoció el Flaco alguna vez, cuando explicaba porqué seguía compitiendo después de los 50.
Quizás, en esa frase se encuentre, también, la principal motivación que llevó al séxtuple campeón de TC a retornar a la categoría: la pasión por correr.
Después de innumerables ofertas de todas las marcas, Traverso decidió que su tercer regreso (ya había vuelto en 1983 y 1994) a la máxima categoría fuera a bordo de un Chevrolet del equipo de Alejandro Urtubey, motorizado por Pablo Satriano, asistido por Juan Carlos Pianetto y con su hijo Juan Cruz como acompañante (ya habían compartido las 2000 millas de Buenos Aires, en 2000).
La Chevy 140 hizo su presentación en Balcarce, en la segunda fecha del campeonato, con un modelo libre de publicidades (producto de la grave crisis económica que atravesaba el país) e íntegramente pintado con los colores de la bandera argentina. Las 25 mil personas que recibieron al Flaco con bombas de estruendo y fuegos artificiales no pudieron delirar con una victoria, pero sí gozaron de una gran remontada desde la 31ª posición hasta el 13° lugar.
La evaluación del debut determinó que en La Plata, "El Trapo", como le decía el Flaco a su Chevy, reemplazara los motores de Pablo Satriano por los de Alberto y Santos Bozzone. Pero, pese al cambio, la suerte del séxtuple campeón no se alteró: abandonó en La Plata, decidió no correr en Trelew por la muerte de Santos Bozzone, y terminó en el 12° lugar en Buenos Aires (había ganado la primera serie) luego de estar en la punta, debido a la mala elección de los neumáticos de la Chevy (optó por gomas de lluvia pero la pista se secó y el auto perdió rendimiento).
Los motores de Daniel Berra fueron el último intento de torcer la racha negra, pero no hubo caso: después de dos abandonos en Paraná y 9 de Julio, el Flaco decidió frenar su Chivo hasta conseguir un motor rendidor. Así, el TC se quedó sin Traverso hasta la clausura de la categoría, en Mar de Ajó, cuando los motores de José Miguel Herceg pusieron sobre el trazado del Rubén Luis Di Palma un auto que podía dar pelea (en ese lapso, el Flaco había vuelto al Top Race, donde consiguió una victoria). De todas formas, los fantasmas del abandono volvieron a oscurecer el camino de Traverso, que debió parar luego de haber peleado el segundo lugar de la final con la Chevy de Guillermo Ortelli (finalmente campeón). "Al motor todavía le falta un poco de potencia, pero demostramos que podemos ser competitivos. Estamos por el buen camino", fue la reflexión del Flaco. El campeonato se



cerraba. Traverso empezaba a correr...
Tampoco fue bueno el año del Flaco en el TC 2000. Lo único destacable fue que el 31 de marzo, en el estreno del campeonato en General Roca, festejó 300 carreras en la categoría que lo había visto seis veces salir campeón."Felices 300 años", le deseó ese día Taku Omura, ejecutivo de Toyota. "Ojalá llegue", fue la respuesta simpática del Flaco, asumiendo que el hombre no tenía idea de lo que, en realidad, Traverso festejaba. A bordo de su Toyota Corolla, el Flaco tuvo problemas con la tracción del auto y no pudo redondear la tarde. Terminó séptimo, cuatro puestos más adelante que su ubicación en Río Cuarto, cuando se alejó del equipo japonés tras algo más de dos años. Descansó seis fechas y volvió a la categoría con el equipo GF Motorsport de Gabriel Furlán, el mismo que había abandonado en 1999. Su regreso se produjo en San Juan y duró apenas tres carreras. La última fue en Buenos Aires y terminó 14°.

Claro que aquel 13 de octubre de 2002, cuando se bajó por última vez del Mitsubishi Lancer, se fue sin saber que no volvería. Que esa carrera en el Gálvez, la 304 de su carrera en TC 2000, sería la última. La que sellaría una trayectoria que ostenta 7 títulos, 68 victorias, 73 poles y 58 records de vuelta. La que marcaría la despedida del piloto.

2003
Campeón por última vez en Top Race











Homenaje. La empresa OCA, su principal patrocinador, emitió en 2003 una serie de estampillas postales alusivas a la campaña deportiva de Traverso.

"El Rey soy yo", le aseguró a **Clarín** cuando se iba el año y su título 16 diplomaba la vigencia ganadora del piloto más exitoso de la historia del automovilismo argentino. La última perla de la corona no llegó desde el TC, como al Flaco Traverso le hubiese gustado, sino desde Top Race. Esa categoría que, como tantas otras, también se rindió ante el talento conductivo del Rey de las pistas.

Con el paso de los meses y las carreras, el objetivo inicial se fue modificando. De entrada, el piloto del Chevrolet del equipo Urtubey Competición se jugó de lleno a recuperar el uno de TC, sobre todo tras el envión anímico que significó la buena respuesta del motor de José Miguel Herceg en los últimos giros de 2002. Sin embargo, ese entusiasmo inicial se enfrió luego de las dos primeras jornadas del año, en Mar de Ajó, cuando un inconveniente en el motor y dos toques en la pista (con Juan Manuel Iglesias en la primera y con Ernesto Bessone en la siguiente) privaron al Flaco de ver la bandera a cuadros.

El segundo lugar en Río Gallegos, que lo subió a un podio luego de 43 meses de ausencias, abrió expectativas acerca de la Chevy número 39. Una sensación que se fue apagando a lo largo del campeonato y que quedó definitivamente sepultada en el autódromo de Nueve de Julio. Allí, en la novena jornada, Traverso quedó 46° en la clasificación y 14° en la serie. Tan pobre fue el rendimiento del coche pintado de blanco, negro y rojo que el equipo decidió subirse temprano al motorhome y no largar en la final.

La desilusión en la máxima categoría no fue suficiente para frenar la marcha ganadora del Flaco. Y, enseguida, el BMW 320i del equipo Proas le dio a Traverso lo que no le había podido dar la Chevy: protagonismo. Y, mientras el campeonato de TC lo olvidaba en el fondo de las posiciones, el de Top Race lo encumbraba, ubicándolo como un serio candidato al título.

Con cuatro podios en doce carreras, sumando valiosos puntos en cada una de las seis fechas, el primer triunfo era solo cuestión de tiempo. Por eso, cuando la atención del Flaco hizo foco en ese campeonato sin tantas figuras, el tercero de la Argentina, nadie pudo hacerle fuerza. Y, pese a los problemas que sufrió en la primera carrera, aprovechó el sistema de clasificación (en la siguiente partida, se invierte el orden de llegada) para ganar de punta a punta la segunda competencia de la séptima fecha, en el autódromo Ciudad de Mar del Plata.

El triunfo se repitió en Paraná, una semana más tarde, con la diferencia que ese primer puesto no sólo le dio el triunfo, sino que lo encumbró en lo más alto del campeonato, por encima de Alejandro Bini (Chevrolet Vectra) y Daniel Belli (Opel Vectra).

Desde aquel 17 de agosto hasta el final, Traverso nunca abandonó la punta del campeonato de Top Race. Solo Bini logró inquietarlo, en la décima fecha, aunque la presión duró apenas un par de semanas. La respuesta del Flaco fue contundente: dos victorias holgadas en Alta Gracia para arribar al desenlace del título con una ventaja casi definitiva.

Traverso llegó a la definición del Top Race en su mejor momento del año, respaldado por el crecimiento de su Chevy de TC. Sobre el final del campeonato, terminó cuarto en





Paraná y quinto en La Plata y en Nueve de Julio, con buenas remontadas durante las finales. Luego, un 13° puesto en Buenos Aires cerró otro año irregular: 12° en las posiciones finales (Ernesto Bessone fue campeón con Dodge), quedando por segunda vez en su historia fuera de los diez primeros del campeonato (la primera ocasión había sido en 2002, cuando fue 39°). Claro que en Top Race la historia era distinta. La diferencia con la que había arribado al desenlace del título fue demasiada ventaja para un piloto que superaba en definiciones de campeonatos el número de carreras de sus rivales. Así, sin tomar demasiados riesgos, el BMW del Flaco se dedicó en Buenos Aires a mantenerse entre los primeros puestos de ambas carreras (fue 4° en la primera y 5° en la segunda) para volver a descorchar la gloria. Para seguir siendo el Rey.

Uno mal, uno bien. La Chevy Nro. 39 del Flaco (arriba) sólo le dio dolores de cabeza y lo dejó prematuramente fuera de la lucha por el campeonato de TC. El BMW 320 de Top Race (abajo) está en la historia. Con este auto, Traverso ganó el último de sus 16 títulos en el automovilismo deportivo.

Camino al título

Fecha	Lugar	Puesto
26/1	Mar de Ajó	Tercero
26/1	Mar de Ajó	Séptimo
9/2	Mar del Plata	Abandonó
9/2	Mar del Plata	Sexto
16/3	San Rafael	Segundo
16/3	San Rafael	Quinto
13/4	Olavarría	Duodécimo
13/4	Olavarría	Segundo
25/5	Concordia	Cuarto
25/5	Concordia	Tercero
22/6	Santa Rosa	Decimoquinto
22/6	Santa Rosa	Cuarto
20/7	Mar del Plata	Undécimo
20/7	Mar del Plata	Primero
17/8	Paraná	Primero
17/8	Paraná	Quinto
7/9	La Plata	Séptimo
7/9	La Plata	Abandonó
28/9	Salta	Sexto
28/9	Salta	Segundo
26/10	Alta Gracia	Primero
26/10	Alta Gracia	Primero
16/11	Buenos Aires	Cuarto
16/11	Buenos Aires	Quinto



2004
Los laureles son eternos



Habrá que apartarse de la tentación de involucrar caprichosos giros del destino y narrar, sencillamente, lo que ocurrió en la tarde del 27 de junio. Habrá que contar, entonces, que el Torino número 12 (sí, el 12, no el 62) cruzó antes que nadie el último giro del autódromo de Salta, dándole al piloto de Ramallo (no al pibe, sino al multicampeón) una victoria demasiadas veces postergada (como aquella primera de 1972, como ésta, 22 años después).
En definitiva, habrá que decir que Juan María Traverso recuperó su mítica figura de corredor inalcanzable a bordo del mismo auto con el que había comenzado a construirla.
Dos años de pésimos resultados fueron suficientes para estacionar la Chevy en el taller, con el triste record de haber sido la única maquina con la que el Flaco no había ganado una sola carrera de Turismo Carretera. Incluso, promediando la temporada 2003, Juan Carlos Pianetto ya había empezado a confeccionar el nuevo modelo de Torino Cherokee con el que Traverso intentaría darle alcance a su séptimo título de TC.
Todavía alejado del TC 2000 por sus enfrentamientos con los dirigentes, y dejando de lado la chance de defender su título de Top Race para cumplir su flamante función como presidente de la categoría, el Flaco depositó en el nuevo Toro (motorizado por Omar Wilke y asistido por Herceg y Berta) todas sus expectativas deportivas para la temporada. Y si bien la presentación no fue la mejor (fue excluido en Mar de Ajó porque no respetaba la altura mínima entre el auto y el piso), enseguida el Torino violeta se mostró preparado para dar batalla en los primeros lugares.
El sexto lugar en Comodoro Rivadavia marcó el inicio de la pelea, que continuó con un gran cuarto puesto en La Plata y otra sexta colocación (tras largar 15º) en Balcarce. Las aspiraciones se complicaron un poco en Buenos Aires (abandono) y parecieron perderse junto con la tranquilidad del Flaco en Río Cuarto, cuando una maniobra antideportiva de Gabriel Ponce de León, en la segunda serie, culminó con el Torino estampado contra el paredón. "Corrí con tipos bravos, pero nunca con un pelotudo como éste. No lo pienso denunciar, pero lo voy a cagar a trompadas", fueron las profundas reflexiones de Traverso.
El quinto puesto en Nueve de Julio sirvió para encarrilar nuevamente al Torino, que daría el salto definitivo en la octava fecha, en Salta, cuando obtuvo la pole, el primer lugar de su serie y una gran victoria en la final, después de partir tercero y superar a los Ford candidatos de Diego Aventín y Juan Manuel Silva. "Esto demuestra que hay Traverso para rato", se ilusionó el Flaco, en su primer festejo grande tras cinco años de frustraciones (la última victoria en TC había sido en Balcarce, el 25 de julio del 99).
Un trompo y abandono en Buenos Aires y otra gran polémica en Paraná, cuando Marcos de Palma sacó al Torino del Flaco en una maniobra que también involucró a su hermano Patricio ("los Di Palma me cagaron la carrera, que vuelvan a la Copa Damas", ironizó Traverso), hicieron que la victoria de punta a punta en Olavarría se disfrutara el doble. "El auto era superior a los demás y yo todavía manejo más o menos bien, je. De todas formas, después del triunfo de Salta se dijeron muchas cosas sobre la parte técnica del Toro, así que ahora me voy a quedar hasta mañana para que le revisen hasta las gomas", fueron las elocuentes palabras del Flaco, que no asistió a la conferencia de prensa después de la carrera y montó un show en la revisión técnica, como respuesta a la polémica que se había generado alrededor de las supuestas irregularidades en Salta.
Lo cierto es que, en Olavarría, se vio por última vez al Flaco ganador. Lo que vino después fueron sólo polémicas, abandonos y un campeonato anticipado del Ford de Omar Martínez, mientras el Torino, que había llegado a estar cuarto en el campeonato, se despedía de cualquier aspiración con un abandono en La Plata. Una imagen distorsionada de aquella que Traverso y su Torino habían engendrado en el viejo recorrido de 25 de Mayo y sellado 22 años después en el autódromo de Olavarría. La del Flaco inalcanzable. La que ya no se vio nunca más.

El Torino de la victoria. Con este auto, motorizado por Omar Wilke y asistido por Herceg y Berta, Traverso consiguió en Salta y Olavarría los dos triunfos finales de su extraordinaria trayectoria deportiva. A la derecha, el Flaco en el podio de Olavarría, el 22 de agosto de 2004, con la lógica alegría de haberles ganado a pilotos mucho más jóvenes que él.


Firestone
Firestone
Firestone
OCA
elf
elf

2005
Hasta siempre, campeón

Domingo 7 de agosto. 8.35 de una mañana helada en Olavarría. El motorhome en silencio. Semidesnudo, el hombre contempla el buzo antiflama. El Torino espera en boxes para desafiar una vez a la velocidad. Pero no. El auto queda vacío, el buzo queda colgado. Juan María Traverso decide que su tiempo de piloto es historia. La última gran historia del automovilismo argentino.

Fue así, de repente. Incluso, un día antes, el mismo Traverso había comentado con entusiasmo que, pese a sus 54 años, se sentía con ganas de construir un nuevo Torino para la temporada 2006 de TC. Es que, antes de llegar a Olavarría, el Flaco seguía demostrando que todavía podía dar pelea arriba de un auto de carreras. El campeonato de TC así lo corroboraba: al cabo de nueve fechas, Traverso marchaba octavo. Una posición que podría haber sido aún mejor si aquella impecable victoria de La Plata no hubiese sido impugnada porque las bielas del Torino no respetaban el peso mínimo que exigía el reglamento de la ACTC.

También el nuevo Top Race V6 daba cuenta de la vigencia del Flaco. Y, luego de su renuncia a la presidencia de la categoría (en 2004), porque "no soportaba estar lejos de la pista, mirando como pasaba un auto que yo era capaz de manejar", el tricampeón había vuelto a bordo de un Citröen C5 del equipo River Plate Motorsport (la nueva apuesta del Top Race era vincular al fútbol con las pistas) y daba batalla en el inicio del campeonato. Aunque, claro, la chance de alcanzar un nuevo título no iba a torcer el destino de un piloto que ya se había dado el gusto de ganar todo.

Fue así, entonces, que en la décima fecha del TC, en Olavarría, luego de lograr una buena posición en la clasificación del sábado, el Flaco decidió dejar al Torino estacionado en boxes. Le comunicó la decisión de no correr a su equipo y, cerca de las 10.40, puso primera en el Jaguar y partió hacia Buenos Aires. Durante el viaje ("debo haber ido rápido, porque llegué a casa antes de que terminara la carrera") el Flaco llamó a sus tres hijos y les comunicó la decisión que repetiría un día más tarde, en la conferencia de prensa que brindó en el taller de Alejandro Urtubey, el dueño de su equipo.

"Yo sabía que iba a dejar de correr cuando perdiera la motivación, pero no sabía cuándo iba a ocurrir. Incluso, ya había tomado la decisión de seguir corriendo un año más.

Pero el domingo, cuando iba a calzarme el buzo, la cabeza me hizo un click y dije 'basta, hasta acá llegué. No me lo pongo nunca más. Ni siquiera para sacarme una foto'. Y así fue. Tomé la decisión y listo. No corro más", reveló el Flaco ante los medios, despejando todas las versiones que habían comenzado a circular desde el mismo momento en que su Jaguar había arrancado sin dejar otra explicación que ese apagado "Después les cuento". Contuvo alguna lágrima rebelde, encendió un Parliament y cerró su despedida: "La verdad es que la palabra retiro siempre me dio miedo. Esperaba que, cuando llegase el momento, no fuese por una enfermedad o un problema familiar, sino por mis ganas. Y así fue. Me di cuenta que ya no quiero correr. Creo que al automovilismo ya le di hasta el último gramo de pasión que me quedaba".





Ultimas imágenes del Flaco. El Torino descansa en los boxes de Olavarría luego de una buena sesión clasificatoria de sábado. La decisión de Traverso de abandonar el automovilismo sorprendió a todo el ambiente. Arriba, el Flaco con un buzo riverplatense. Representaba a los Millonarios en la nueva versión del Top Race.

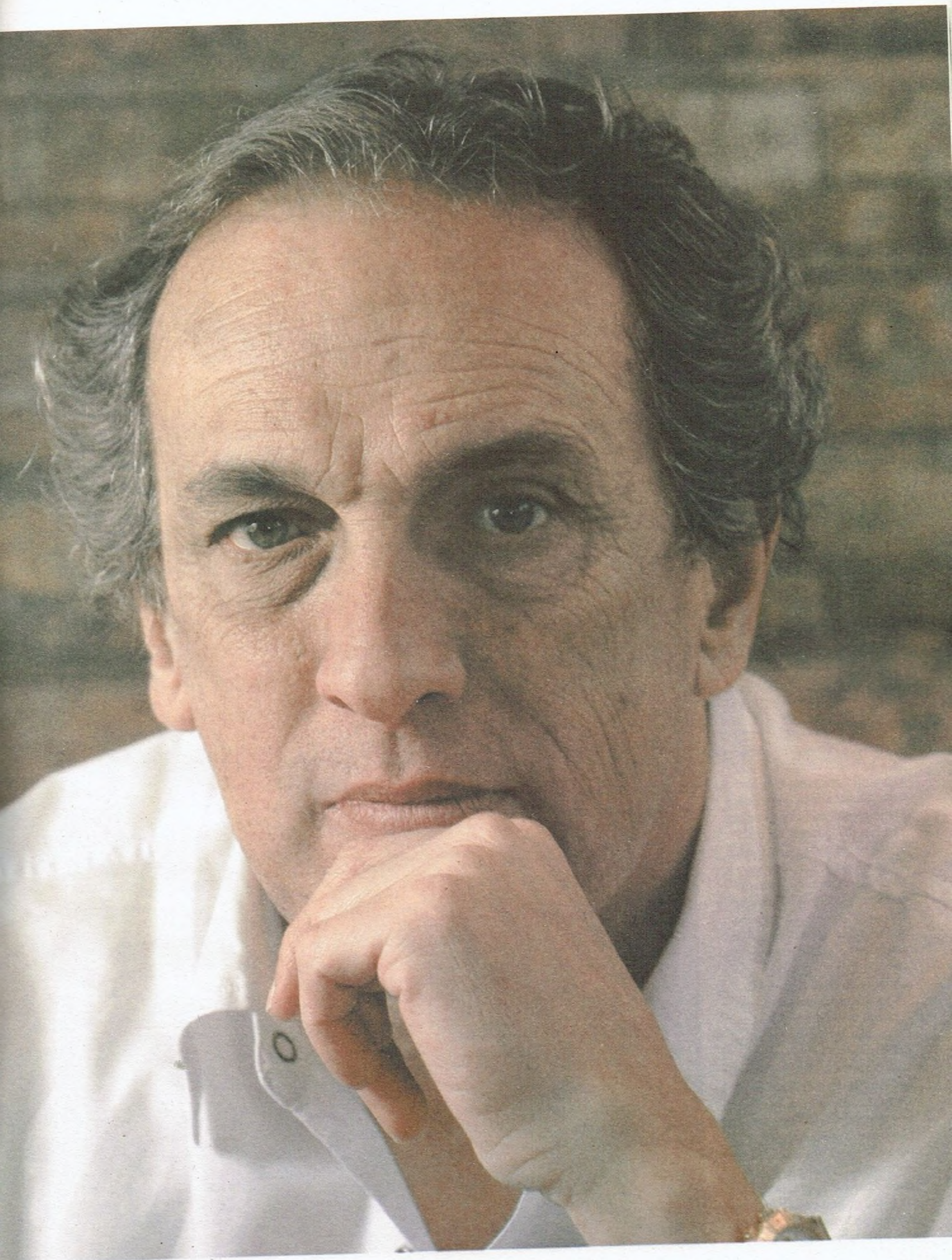


Las palabras de Juan María Traverso marcaban el final de una trayectoria dorada. El último capítulo de la carrera de un flaco de Ramallo que se convirtió en ídolo no sólo por sus pergaminos (718 carreras a lo largo de cuatro décadas y 35 años de actuación deportiva, 150 victorias, 6 títulos de Turismo Carretera, 7 de Turismo Competición 2000 y 3 de Top Race, entre lo más destacado), sino también por su personalidad controvertida, sus maniobras polémicas y su talento genial.

El Flaco decidió retirarse vigente. Con el convencimiento de que ya lo había entregado todo. No hacía falta decir mucho más, pero él prefirió decirlo: "Me voy sin dejar cuentas pendientes. Nunca corrí para ser famoso. Gané carreras y campeonatos. Me equivoqué mil veces, insulté mil veces, pero gané más amigos que enemigos. Con lo que me dio el automovilismo me sobra. Me voy sabiendo que nunca nadie ocupará mi lugar, porque nunca nadie lo hizo antes. Cuando perdimos a Roberto Mouras, nadie lo reemplazó. Cuando se fue Juan Manuel Fangio, su lugar quedó vacío. Ahora me voy yo, y será lo mismo". Claro, nunca resultó fácil olvidar a los grandes ídolos como él.

3. Cara a cara

Traverso en estado puro. Frontal, sincero, controvertido. Un diálogo abierto en el que cabe todo. Sus comienzos, sus grandes carreras, sus rivales, sus amores, sus odios, sus miedos y hasta una revelación que sorprende: "Si me ponen tres millones de pesos en la mano, vuelvo a correr"



Miguel Angel
Sebastian



msebastian@clarin.com

-¿Por qué te hiciste corredor de autos?
Juan María Traverso renueva su inconfundible rito de la pitada al inseparable cigarrillo, medita un poco, amenaza con desalentar al interlocutor con un "no tengo la menor idea..." pero enseguida, y fiel a su espíritu de no sacarle el cuerpo a ninguna pregunta, se larga con la respuesta, esa misma que lo obliga a rebobinar memoria, casi medio siglo atrás, cuando en su Ramallo natal jugaba con los autitos...
-Creo que nací corredor. No veo otro motivo, porque no era como otros que se hacen corredores por ser famosos, porque les gusta la vida que llevan, por experimentar las sensaciones de una actividad riesgosa. Todo eso no fue mi caso. Hay otra cosa que tal vez no entiendan los pilotos de ahora que arrancan con los karting. En mi época había cochecitos a pedal y entre ellos estaban los jeep y los autos de carrera. El primero que me regalaron fue un jeep y, automáticamente, lo primero que hice fue cambiarlo por uno de carrera. Evidentemente me gustaba más ser corredor que soldado...Tenía cinco años..
- Y ya ibas a ver las carreras...
-Todavía no... Sí miraba fotos en los diarios y en las revistas. Recién a los 8 años empecé a ir a las carreras de karting donde corrían Marito García, el loco Di Palma, entre los más conocidos. Me daban ganas de correr, pero no me dejaban porque para esa época era chico. Recién poco antes de cumplir los 18 pude darme el gusto, pero en las picadas, que en ese momento eran de "contrabando" porque no estaban legalizadas

Cara a cara

como ahora lo están las que se hacen en los autódromos. Mis viejos no querían saber nada.

-¿Cómo hiciste entonces para empezar a correr?

-El que me dio una gran mano fue el padre de Marito Garcia, uno de los principales corredores de aquel tiempo. Cuando Marito dejó de correr la Liebre 1 y 1/2, que era un Torino con motor Chevrolet, para pasar al equipo Chevrolet, su papá me ofreció ese auto. Era a fines de 1970 y cuando lo voy a correr cambia el reglamento. Hubo que modificar el auto, hacerlo nuevamente Torino con motor Torino, un trabajo que hizo Heriberto Pronello en Villa María. Como no tenía plata para bancar esas modificaciones me quedé sin poder debutar. Como quería correr intenté armar una cupé Fiat del Grupo 2 de Turismo, pero tampoco me alcanzaba la guita. Así que tuve que esperar hasta bien avanzado 1971, cuando junté algo de plata y pude subirme al Torino.

-Y debutaste en TC, sin haber corrido antes en ninguna otra categoría...

-Sí y es más, fui el último piloto al que le dieron la licencia de TC sin haber corrido antes en otra categoría. Recuerdo que la gente del ACA me tomó examen en el Autódromo de Buenos Aires, donde aprendí el significado de las banderas y otras cosas. Adrián Villegas era el responsable de ese examen y el que me firmó la autorización para poder correr.

-¿Antes, era más fácil empezar a correr?

- Para nada. Era dificilísimo, porque correr en auto era para quien verdaderamente era un apasionado o un loco por correr. Por eso, o tenías plata para hacerlo, o tenías que buscarte una peña, que si se juntaba y te atendían, luego tenía que verte condiciones para ser corredor porque sino no te ayudaba nada. Hoy se aprende a manejar y a correr, hay escuelas de pilotos y por eso es más fácil. Lo difícil sigue siendo ser bueno. Además hay profesionales a los que podés comprarles todos los elementos. Antes dependías de que la gente especializada te hiciera un auto y eso, siempre que te viera estirpe de corredor. Si no te la veía no te hacía nada...

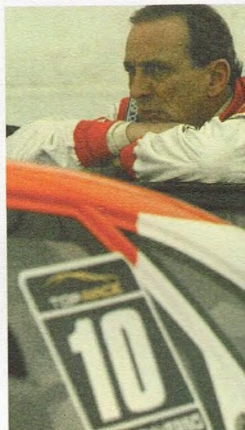
"Hoy se aprende a manejar y a correr, hay escuelas de pilotos y, por eso, es más fácil empezar a correr. Lo difícil sigue siendo ser bueno"

- ¿Imaginaste aquel día del debut, que llegarías a casi 35 años en el automovilismo, con tantos triunfos y campeonatos?

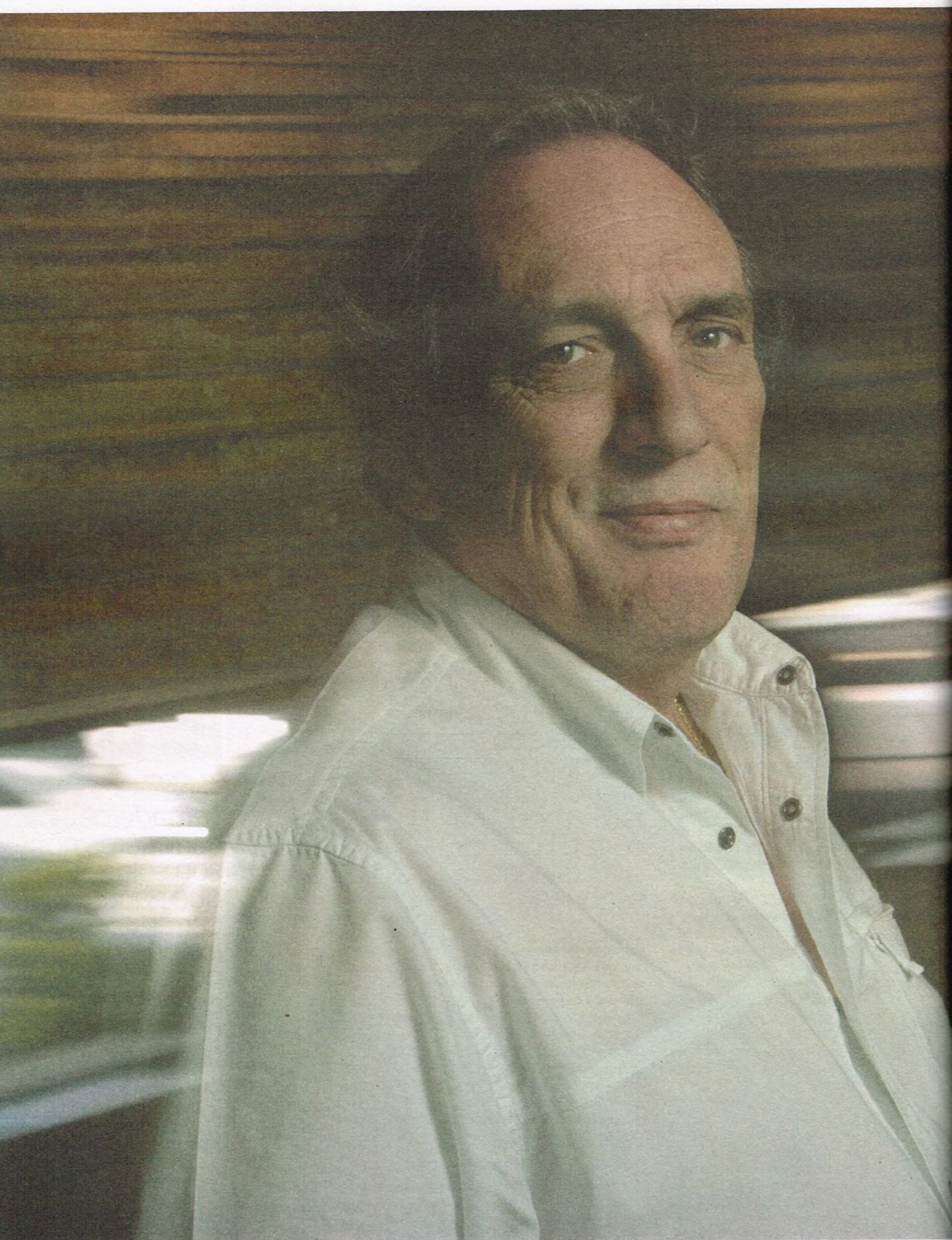
- No imaginé nada. Solo quería correr. Además no fui de ponerme objetivos a largo plazo y sí de intentar lograr lo que quería en ese momento. Primero fue correr, luego ganar mi primera carrera, luego ganar más carreras y después salir campeón. Por supuesto que me gustó ser exitoso, pero nunca fue algo que me desveló. No fue el decir salgo campeón y se acabó. Para nada. Por eso no entendía a los que me decían que por qué no me fui ganador en 1999 con el título de TC. No me fui porque para mí la satisfacción no pasa por los resultados sino por disfrutar estando arriba de un auto de carrera. Y yo estuve arriba de un auto de carrera todo lo que pude y quise por encima de los resultados, hasta que un día dije basta, ya está, no tengo más ganas de correr y me fui. Pero los resultados no influyen para nada en las ganas de correr. De lo contrario no existirían los corredores que nunca ganaron. Hay muchos de este tipo, que saben que nunca van a ganar nada, pero siguen por la pasión de correr. Los verdaderos corredores no son sólo los que ganan carreras, sino los que corren por pasión. Y esos corredores muchas veces tienen tal vez más coraje que los que ganamos porque manejan autos que no sólo no son buenos sino también pueden tener los discos de frenos rajados o las rótulas vencidas.

- ¿Qué etapa rescatás como la mejor dentro de las muchas exitosas que tuviste en tu campaña?

-No hay ninguna en especial, porque todas en general fueron buenas. Fue buena la primera, si recuerdo que ya en mi decimosexta carrera logré en 25 de Mayo mi primera victoria en el TC, y eso que estaban los monstruos de la época y yo recién empezaba. También fue exitosa la del equipo oficial Ford en la segunda parte de los 70 con el TC, o la serie de títulos que gané con la cupé Fuego en el TC 2000, o los tres campeonatos de TC a mediados de los 90. Por eso no puedo precisar una en especial, como tampoco puedo elegir algún auto como el mejor entre todos los que manejé, aunque tal vez por los títulos y lo emblemátco que



"Los verdaderos corredores no son sólo los que ganan carreras, sino los que corren por pasión. Y esos corredores tienen más coraje que los que ganamos"



fue para los hinchas, sienta algo especial por la cupé Fuego de TC 2000.

- Fuiste un afortunado del automovilismo...

- Sin dudas, y no solamente por los triunfos y títulos que conseguí. También por haber corrido tantos años y tantos miles de kilómetros y no haber tenido muchos accidentes serios. Los dos más graves no lo vio casi nadie porque fueron en ruta. El primero, en Victoria, Entre Ríos, en 1975, cuando por una desinteligencia con mi acompañante, el flaco Reiter, seguí de largo al llegar al pueblo, crucé toda la plaza, rompí el monolito y me metí en un casa. Era un auto nuevo y apenas duró 100 Km. El Polaco Herceg todavía me está puteando. El otro fue más bravo, en el Rally de Arrecifes, cuando al saltar un lomo de burro, el auto se clavó de punta y empezó a dar vueltas. Encima se soltó la butaca y quedé suelto dentro del habitáculo. Tuve varios golpes y tuve que ir al hospital. Fue la segunda vez que fui a un hospital por un accidente con un auto de carrera. La primera había sido en 1974, cuando probando un TC en la ruta choqué contra un auto que se cruzó. Me quebré un brazo y tuve cortes en la pierna izquierda. Los otros dos accidentes que mucha gente vio, el de TC en Mar de Ajó y el vuelco con el TC 2000 en Olavarría, fueron más espectaculares. Aunque también me asusté bastante...

-¿Te asustaste también en aquella carrera que ganaste con el auto prendido fuego?

-No, porque los carburadores estaban del lado contrario a mi butaca. Por eso sabía que podía aguantar. Al romperse una manguera de aceite comenzó a tomar fuego cada vez que aceleraba. Menos mal que fue en la última vuelta. Igual no iba a ser tan héroe de quedarme dentro del auto si se incendiaba. Aquella carrera la recuerda mucha gente por lo del fuego y, a medida que pasan los años, toma mayor dimensión. En cualquier momento van a decir que salí prendido fuego del auto y nada que ver. Para mí fue un triunfo importante, pero hubo otras carreras que para mí marcaron cosas más trascendentes, como por ejemplo la última de 25 de Mayo en 1973, cuando le gané a Gradassi y de esa manera, Nasif Estéfano pudo asegurarse el título postmortem. Para mí fue importante ese triunfo porque permitió que ganara el campeonato el piloto que se lo merecía, como Nasif, y que ya no estaba para poder defenderlo sobre el auto de carrera...



"Hubo muchos grandes rivales, pero mi gran rival fue el Loco Luis Di Palma porque siempre nos encontrábamos en el TC o en el TC 2000"

- ¿Quién fue tu gran rival?

-Hubo muchos, pero el gran, gran rival fue el Loco Luis Di Palma. Porque siempre estuvo y nos encontrábamos, en el TC, o en TC 2000, o en el Club de Pilotos. Ibamos y veníamos, pero siempre nos encontrábamos. Con otros tuve etapas como con Cocho López o Bessone, con duelos calientes y polémicos, y ya más recientes fueron los enfrentamientos con el Gurí Martínez, Ortelli y Fontana. Pero de todos el gran rival fue el Loco Luis.

- ¿Te considerás entre los cinco



mejores pilotos de la historia del automovilismo argentino?

- Sí, porque las estadísticas me ponen en ese lugar. No puedo decir si fui el mejor o no, porque las épocas hay que dividirlas y no compararlas. Dejo de lado a Fangio, porque lo suyo fue excepcional y básicamente en la Fórmula 1.

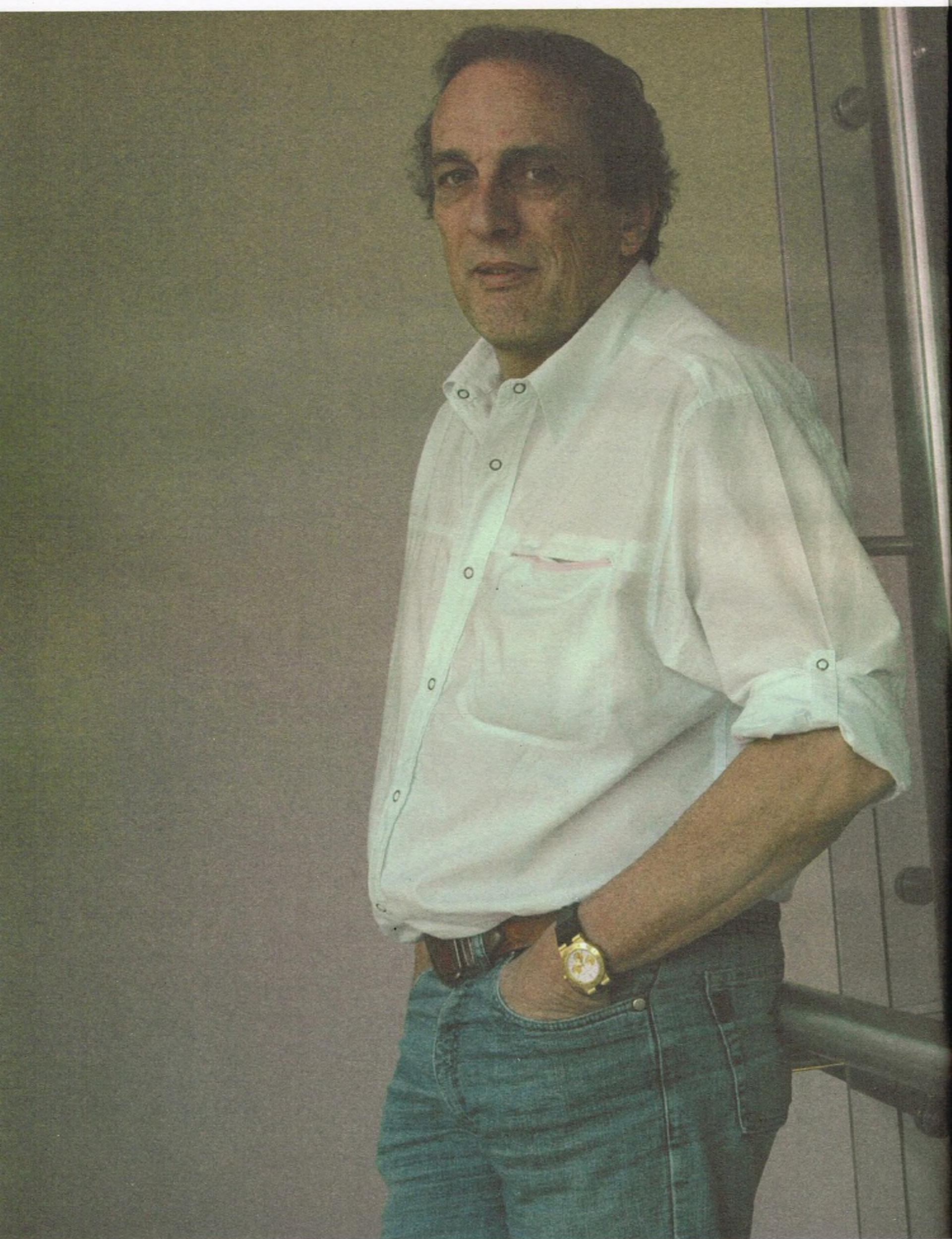
- ¿Los Gálvez fueron tus ídolos?

- No, porque no los vi correr, aunque por lo que me dijeron y lo que leí, sé que fueron muy grandes. Pero los ídolos son los que uno ve y en mi caso, puedo decir que ellos fueron Eduardo Copello, entre los argentinos, y Ayrton Senna, entre los pilotos internacionales. El Maestro (por Copello) andaba rápido y bien sobre cualquier tipo de auto y en cualquier circuito. Y Ayrton era un fuera de serie.

- Eras, o te hacías, ese personaje, polémico, malhumorado, cabrón que te dio fama fuera del automovilismo ?

- Era. Siempre fui así, nunca me hice Es más el tipo que me dio la licencia para correr en TC, que fue la última sin antecedentes, era un tal Labartete que, además de ser dirigente de la CADAD, era presidente del club de Pergamino, donde corrí mi primera carrera. Una semana antes de la carrera, me reservó un hotel, pero cuando el sábado anterior voy a ocuparlo, me dice que está todo reservado y que me arreglara como pudiese. Discutimos fuerte y en un momento Labartete me dijo "yo fui el que te di la licencia, así que soy quien puedo sacártela..." Agarré la licencia y le dije "acá está y ya sabés donde te la podés meter..." Tenía 20 años y todavía no había debutado, pero ya tenía ese espíritu rebelde para reclamar lo mío y lo que consideraba justo. ¿Sabés cómo terminó la historia ? Dormí en


OCA
KYMCO
OCA
OCA





la suite presidencial del Hotel Fenicia de Pergamino, con los gastos a cargo de Labartete. Finalmente, con el tiempo, terminamos siendo grandes amigos...

- Pero con otra gente no pasó lo mismo...

- No, porque no creo tener un verdadero y real enemigo dentro del automovilismo. Hubo y hay, sí, gente con la que no coincido o no coincide con mi manera de ser, pero de ahí a ser enemigos, nada que ver...

- Ni siquiera con Marcos Di Palma, con quien tuviste un juicio.

- Tampoco con Marcos, porque más allá de los problemas que tuvimos, no puedo pelearme realmente con él, ni con sus hermanos, porque son los hijos de alguien, como el Loco Luis, al que admiré, respeté, corrí y hasta también me peleé. Puedo putearlos, decirles de todo, pero en el fondo no va más allá de eso. A veces ellos también agrandan esas peleas, porque

"Ponce de León me tenía como ídolo e incluso se sacó fotos conmigo cuando era chiquito. Cuando lo puteeé tras el choque en Río Cuarto no fue a él, sino a la maniobra que hizo"

les hace falta para tener difusión, ya que en el automovilismo de hoy si no tenés difusión no podes correr... Y también está el caso de Ponce de León. Me tenía como ídolo e incluso

Cara a cara

se sacó fotos conmigo cuando era chiquito. Pasó lo que pasó el año pasado en Río Cuarto cuando lo reputeé, tras el choque. Pero no era una puteada a él sino a la maniobra que había hecho y en la que Ponce sabía que se había equivocado, como tantas veces me equivoqué yo.

- Esa imagen tuya a pleno insulto es la que le llegó a la gente ajena al automovilismo. ¿Te parece un orgullo?

- No, pero tampoco me avergüenzo. Esa gente va más allá de la que está habitualmente en las carreras y hablan de triunfos y derrotas. Porque analizan la personalidad del corredor, y dice, al verme insultar, este es un gran piloto, pero también un tipo jodido, un mal educado. Y bueno, algún defecto tengo que tener...

-Por eso, como tanta gente disfrutaba con tus triunfos y te idolatraba, otra tanta quería verte perder y te odiaba...

-Y sí... Sé que había mucha gente que me odiaba un poco por mi personalidad y otra porque gané muchas carreras. Si hasta una vez en mi equipo se cansaron de que ganara tanto y me pidieron que levantara. Por supuesto que no lo hice. Pero reconozco que ganar mucho provoca enemigos y antipatía, porque siempre hay gente que se pone del lado del más débil. Además, en mi caso, también ayudaba a esa antipatía mi manera de ser, la misma que por otra parte enloquecía a mis fanáticos.

- ¿Te quedaron amigos entre los corredores?

- Si, uno es Carlos Marincovich, contra el cual corrí mucho tiempo y con el que también tuve varios choques, la mayoría por mi culpa. Pero antes era otra cosa. Uno podía tener algún roce o toque en la pista,







El Flaco en Europa. Una imágen poco habitual de la campaña en la Fórmula 2 Europea. En primer plano, el March Hart con el que corrió en 1979. Mas atrás, un Traverso más joven pero igualmente polémico.

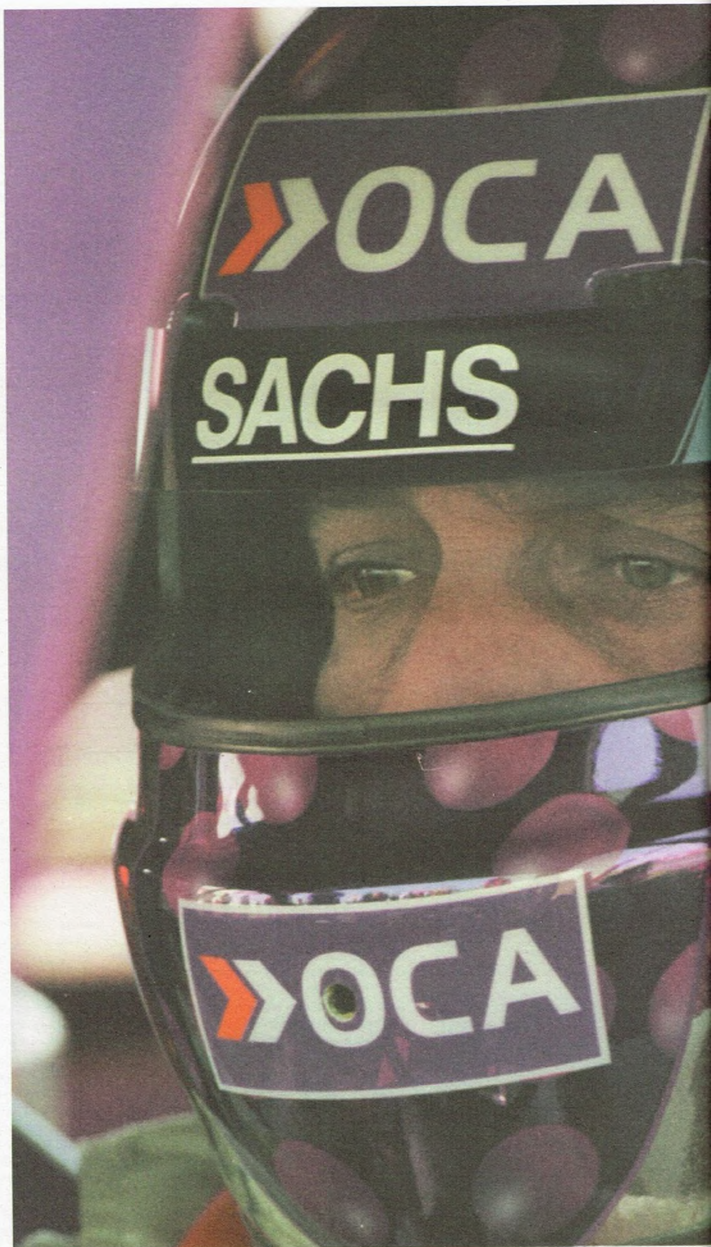
"Ecclestone me ofreció un contrato"

¿Pudo Traverso llegar a la Fórmula 1? Esta es una pregunta, que siempre rondó en el ambiente y en la gente, incentivada por sus múltiples éxitos en el automovilismo nacional. El Flaco dice que estuvo cerca e incluso cuenta que "tuve en mis manos un contrato que me ofrecía Bernie Ecclestone, pero debí abortarlo por motivos ajenos al automovilismo, ya que tuve que elegir entre quedarme en Europa o volver a la Argentina para arreglar problemas en las empresas familiares. Opté por esto último y no me arrepiento. De ahí en más, no tienen sentido las suposiciones de qué hubiera pasado si me quedaba... ."

Para entender esta situación hay que ubicarse en 1979, año en el que, procedente del TC, el Flaco hizo una inédita incursión en los monopostos y nada menos que en la Fórmula 2 Europea, por entonces la escala previa a la Fórmula 1. "Como Ford se retiraba del automovilismo en Argentina, me preguntaron qué quería hacer y les dije que si no corría en Argentina, quería correr en Europa, y allí fui..." cuenta Juan María, sobre la forma en que se proyectó al equipo de Bob Salisbury, uno de los satélites de March. El furor de la época de la "plata dulce" (con el dólar muy barato para los argentinos) hizo que junto con Traverso corrieran varios compatriotas en la F-2: Zunino, Guerra, Cocho López, Bakst.

"En esa F-2 había varios pilotos con años de experiencia que esperaban su turno en la F-1. Me medí con tipos como Rosberg, Surer, Cheever, Henton, Warwick, que después llegaron hasta la F-1 e incluso fueron campeones como Rosberg. Gané y perdí, no carreras, pero sí posiciones y terminé adaptándome y siendo aceptado, algo que no hicieron fácilmente" recuerda Traverso. El cuarto lugar en Misano, en la penúltima fecha, le dio sus únicos tres puntos en el campeonato, que lo mostró decimooctavo en las posiciones que encabezó Marc Surer, un suizo que llegó a la F-1. Entre los argentinos, Traverso sólo fue superado por Miguel Angel Guerra, que terminó decimotercero con 8 puntos.

"En Europa aprendí a manejar y poner a punto el auto bajo la lluvia y asimismo, a descubrir los lugares rápidos de las curvas, algo que hice siguiendo a los mejores" recuerda el Flaco, quien reconoce haber dominado un inglés técnico básico "porque de otra manera no podía entenderme con los mecánicos". También dice que fiel a su personalidad no faltó un encontronazo con un colega. "Fue en Pergusa, Italia, cuando el holandés Huub Rothengatter no hizo caso de las banderas al entrar a boxes y casi nos chocamos. Bajé y le di unas palmaditas en el casco, mientras lo puteaba, aunque él no entendía nada. Me pusieron una multa de varios miles de liras y me dijeron: "Mire, acá esto no es así..." Evidentemente no era el ámbito de Traverso.



pero ahí quedaba todo. Nos bajábamos del auto y seguíamos teniendo una buena relación. En cambio, ahora por esa mayor difusión y mediatización que tiene el automovilismo por la televisión y los otros medios, muchas veces las cosas siguen fuera de la pista y terminan complicando la relación entre los pilotos. Otro gran amigo que me dejó el automovilismo fue Gabriel Raies. Con él somos muy compinches, y cada uno estuvo para acompañar al otro en los momentos difíciles. Eso es algo que valoro y mucho en toda amistad.

- ¿Es posible la amistad en un ambiente de tanta competencia?

- Sí, creo que sí, aunque repito que antes se daba más, por la forma de tomar las carreras y por cómo eran los pilotos. Por eso mis amigos son los corredores de antes. De todas maneras tengo buena relación con varios de los actuales. Me llevo bien con Ortelli, con Moriatis, con el Gurí Martínez, más allá que alguna vez hemos discutido o chocado en las pistas. También con Bessone, que por encima de la rivalidad que tuvimos durante tanto tiempo, siempre apareció cuando estuve complicado de la misma forma en que yo me acerqué cuando a él no le iban bien las cosas. Y soy amigo de otros corredores no tan famosos, como por ejemplo de Nelson Guidi, que me parece un tipo bárbaro por la voluntad y ganas que pone para seguir corriendo pese a no tener resultados, y de Javier Azar, al que considero un tipo genial por la forma en que encara el automovilismo.

- ¿Por qué antes era más estrecha la relación entre los pilotos?

- Muy simple, porque no hacía falta quitarle nada al otro para



El amigo de Menem y Yabrán



La familia unida. Traverso flanqueado por su hija Paula y su yerno, el hijo de Alfredo Yabrán.

Mucho se habló de la relación de Juan María Traverso con dos poderosos, polémicos y cuestionados personajes como el ex presidente Carlos Menem y el desaparecido empresario Alfredo Yabrán. Relaciones que Traverso nunca negó, y que hoy sigue mostrando con orgullo. Y que incluso tocaron su ámbito familiar, ya que Paula, una de sus hijas fue, primero, novia de Martín Menem, sobrino de Carlos, y hoy es la esposa de uno de los hijos de Yabrán

"Fui y soy amigo de Carlos Menem..." repite con el recuerdo del primer encuentro con el ex mandatario. "Fue en 1973, cuando con Nasif Estefano estabamos haciendo la ruta del Gran Premio. Pasábamos por La Rioja y me dijo 'te voy a presentar a un amigo mío': era Menem, que en esos momentos era gobernador." Años más tarde, en 1988, según cuenta Traverso "Menem iba a correr el rally mundial, pero el Partido Justicialista no lo dejó por las internas. Entonces me ofreció su auto. Me dijo 'no voy a correr porque voy a ser presidente'. Le contesté, 'qué va a ser presidente, usted'. Así era el diálogo que teníamos."

Pese a esta cercana relación, Traverso dice ser apolítico y no opositor. "Jamás me metí en la política, porque no me interesa. Es cierto que apoyé la gestión de Menem, pero también la de Alfonsín, quien hizo uno de sus discursos de campaña en Ramallo sobre un acoplado mío..." destaca Traverso, quien a la hora de las críticas hacia Menem, no las elude aunque aclara: "Creo que Menem hizo cosas buenas y otras malas, pero también hay que tener en cuenta que, como pasó con Alfonsín, recibió un país en decadencia..."

Enfervorizada es también su defensa de Yabrán, el empresario dueño, entre otras empresas, de OCA, la firma telepostal, cuyo patrocinio caracterizó a los autos de Traverso en gran parte de su última década en las pistas. "Fue amigo mío y punto... Ambos entendíamos la amistad de una misma manera y por eso no nos vendíamos cambiadas las cosas. Por eso siempre le creí a él", señala antes de considerar que contra Yabrán "vi la campaña mediática más impresionante realizada hacia una persona. Nunca imaginé que a nivel país, se podía generar algo así contra una misma persona, y sólo es comparable con el cacerolazo que terminó con la presidencia de Fernando De La Rua. Vi todo lo que pasó y me asustó..."

Traverso reconoce no arrepentirse de aquel famoso llanto en Río Cuarto tras ganar una carrera de TC, a pocos días de la muerte de su amigo Yabrán. "Lloré porque sentí tanto su muerte que estuve a punto de no correr esa carrera" rememora Traverso, quien frente a los que lo acusan de cimentar gran parte de su fama en los beneficios de la generosa publicidad de OCA responde desafiante: "Ya era Traverso, cuando todavía no lo conocia a Yabrán. Y lo era porque había ganado carreras y títulos corriendo con el patrocinio de las empresas más importantes. Es cierto que Yabrán me ayudó, pero no soy lo que soy por Yabrán..."


OCA



Cara a cara

sobresalir. Uno no tenía la necesidad de sacarle el auto, un preparador, una publicidad para destacarse. Hoy en cambio todo es más despiadado en el ambiente. Y no digo que sea malo, sino que es la necesidad de tener éxitos para mantenerse la que impulsa estas actitudes que terminan interfiriendo y complicando la relación entre los pilotos. Sin ir más lejos,

"Hoy todo es más despiadado en el ambiente, por la necesidad de tener éxitos para mantenerse"

apenas anuncié mi retiro, al otro día en la puerta de Elf (empresa de lubricantes que lo patrocinó hasta la última carrera) había una cola de una cuadra con pilotos pidiendo publicidad. Así no se hacen las cosas, pero se hacen, porque otra no queda para subsistir. Hay muy poquitos pilotos que no necesitan de estas cosas, pero la mayoría sí, porque de lo contrario no pueden correr. Antes no era así y doy un ejemplo. Durante años el Loco Luis Di Palma fue la imagen de la tabacalera 43/70, y a mí en ningún momento se me pasó por la cabeza ir a quitarle la publicidad.

- Y a vos, ¿alguien te quiso quitar la publicidad?

- Muchos. Todo el tiempo me lo hicieron. Con OCA, una de las empresas que tuve y que fue muy tentadora para los otros

Cara a cara

"El piloto va convirtiéndose cada vez más en una pieza menos importante y, por lo tanto, mucho más descartable. Ya no es el dueño del auto "

corredores, hubo casos en que llegaron hasta cuatro carpetas de presentación del mismo piloto... Me tomé el trabajo de devolvérselas personalmente, aclarándole que no mandara ninguna más porque no tenía sentido...

- Tu familia ¿te bancó muchas cosas?

- Y, otra no les quedaba. Me casé joven y siendo corredor y mis hijos crecieron viendo cómo era mi vida. No es como otros casos, en que empiezan a correr con la familia ya formada y entonces te pueden plantear cuestionamientos.

- ¿No sentís que en todos estos años, con los autos de carrera, le quitaste mucho tiempo a ellos?

- Si, es cierto, pero no mucho más que el que le quita gente de otra profesiones. ¿O un camionero, un aviador, un marino, un chofer de ómnibus no está mucho tiempo alejado de su familia, y a veces se pierde cosas importantes como nacimientos, cumpleaños, aniversarios?

- ¿Te hubiera gustado que tu hijo varón fuera piloto?

- Me gusta que haga lo que quiere y le gusta, así como lo hice yo. No es cuestión que por ser hijo de Traverso tiene que ser corredor. Puede serlo, pero sin que ello sea una carga y sí, un gusto de él, que por lo visto no tiene.

- ¿Qué te hubiese gustado ser en caso de no haber sido corredor?

- No sé, porque la dedicación al automovilismo fue tan absorbente que me impidió pensar otra cosa. Además las pocas veces que me metí en algún negocio me fue muy mal. Seguramente me hubiera dedicado al campo, siguiendo el camino de mi viejo. Es algo que me agrada y de lo que entiendo. De todas maneras mi idea para el futuro es seguir trabajando en el automovilismo, que es lo que más me gusta y de lo que creo que sé algo...

- ¿De los actuales pilotos o de los futuros puede surgir un nuevo Traverso?

- Imposible. No le daría el tiempo para durar 35 años. El sistema de este automovilismo no lo permitiría, porque el esfuerzo que tenés que hacer debajo del auto para mantenerte es cada vez más grande, y por lo tanto no te posibilita durar tantos años. Por otra parte, el piloto va convirtiéndose cada vez más en una pieza menos importante y por lo tanto mucho más descartable. Ya no es dueño del auto, y al no serlo, el verdadero dueño lo puede cambiar en función del costo. Si influyera como antes un 50% no podrían cambiarlo así nomás, pero como ahora apenas influye un 20%, en cuanto el piloto le dice que quiere ganar unos pesos más, el dueño del equipo le contesta andate y traen a uno más barato. De esa manera, ninguno puede durar 30 años... Por eso ahora son más choferes que pilotos. Esto también pasa en la Fórmula 1. En la época de Reutemann, los que estaban eran los mejores, porque o llegaban o se mataban. Ahora hay unos pocos muy buenos, y al resto los ponen las empresas con capitales como Honda, Toyota, Mercedes Benz...

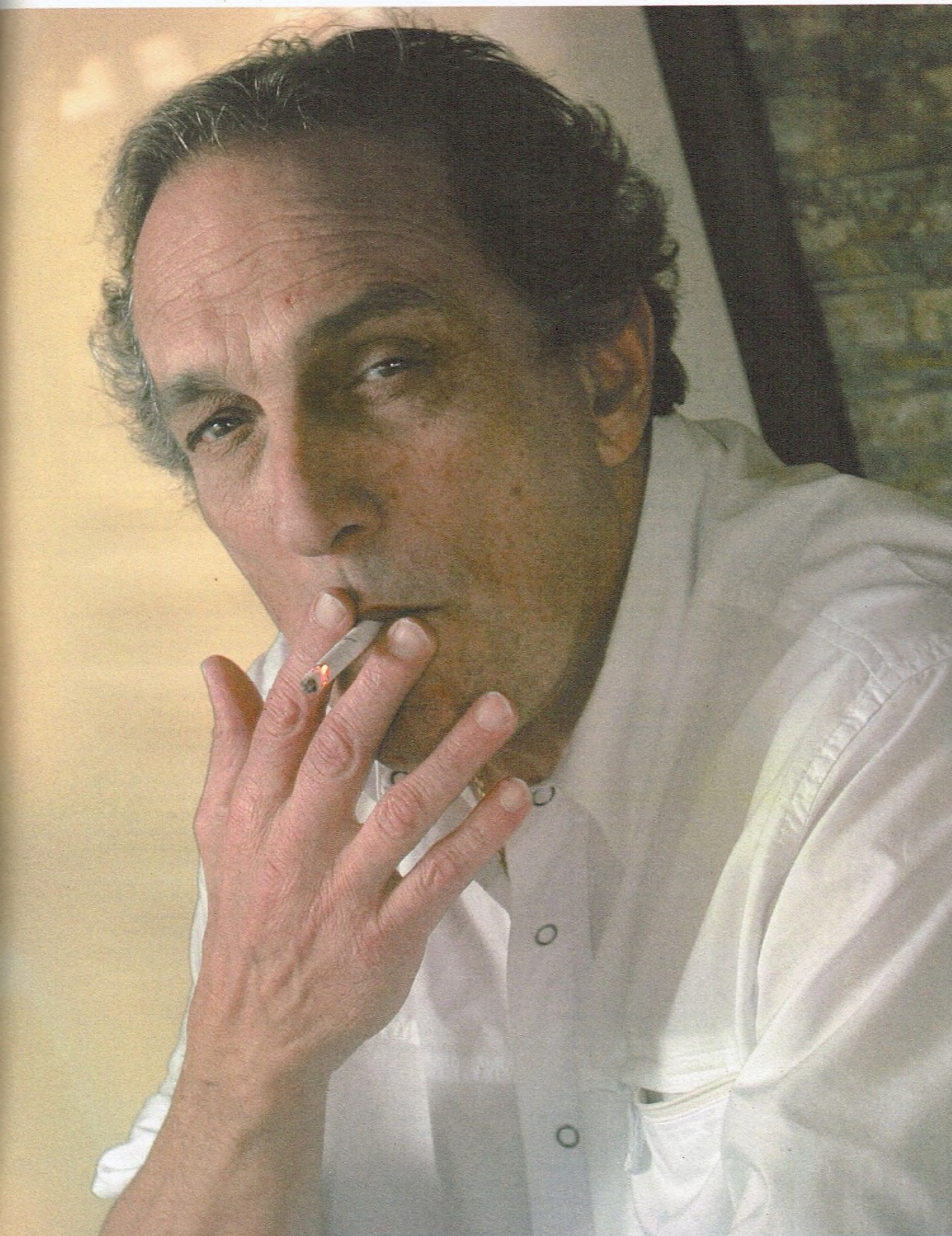
"Más miedo que sobre un auto de carrera, tengo de matarme manejando en ruta, de noche y con lluvia. Ahí si que tenés muchos riesgos"

- ¿No te gusta este automovilismo que dejaste, comparándolo con el que debutaste?

- Es distinto, pero el actual no me entusiasma demasiado, por todo lo que dije. No me parece buena la excesiva tecnología en cualquier deporte. Sí, la acepto en la salud y en otros aspectos de la vida. Creo que así se disminuye el valor humano. En el caso del automovilismo, ese avance tecnológico va anulando al corredor. Si hay carreras de F-1 que ves por televisión y no sabés si es un auto o un jueguito... Por ahora ese avance está al límite, pero en cuanto anule totalmente al corredor, desaparecerá el automovilismo.

- ¿Sentiste miedo alguna vez sobre un auto de carrera ?

- Siempre se siente algo de temor, pero también, por lo general, se supera con las ganas de correr. Estaba todo cagado el día de mi debut, pero apenas largué se me pasó todo. Generalmente, más que miedo existe una tensión que muchos tienen antes de largar, pero en mi caso es cuando estoy por hacer una maniobra complicada. Ahí en el momento de tirarte, pensás si te saldrá bien o no. Pero es nada más que eso. Más miedo que sobre un auto de carrera, tengo de matarme manejando en ruta, de noche y con lluvia. Ahí sí tenés muchos riesgos, como habitualmente ocurre en el tránsito común, donde la gente maneja muy



Cara a cara

"Si aparece una empresa y me pone tres millones de pesos para el año que viene, no sé que haría. Todo en la vida tiene su precio"

mal, porque no cumple con las normas de tránsito...

- ¿Vos manejas bien?

- Y, trato, pero creo que nadie puede manejar adaptándose totalmente a las normas de tránsito, porque si lo hacés te tiran a la mierda. No todos se bancan manejar a 40 Km. en los lugares donde se indica ese límite de velocidad. De todas maneras, a mí me gusta manejar mucho en la ruta, porque me permite disfrutar y pensar más.

- Por eso no eras muy amigo de viajar en aviones a los circuitos...

- No tanto. Los aviones me gustan. Lo que me da miedo son el estado de algunos aviones y las malas condiciones climáticas a la hora de volar. Ante eso, no dudo un segundo en no volar.

- ¿Dejaste a las carreras, pero no al automovilismo?

- Y no... porque fueron casi 35 años con este deporte que me dio mucho y al que también le di mucho. Uno no puede dejarlo totalmente. Por eso seguiré yendo a las carreras de Top Race V6 y algunas de TC, y en el caso del Top Race trabajaré para su fortalecimiento. Es una muy buena categoría. Además tengo propuestas para trabajar como imagen de un par de empresas ligadas a la actividad y en Ramallo voy a juntar en una exposición varios autos de los que corrí. Ya tengo una Fuego, un Peugeot, un Renault 18, un Falcon, el primer Torino que corrí, la Chevy de Acíndar y la de OCA y ahora con el Polaco Herceg estoy tratando de rescatar la cupé Taunus de mis primeras épocas en el TC 2000. Por lo tanto habrá de qué ocuparse. Además tendré algún tiempo más para mi familia y especialmente para mi nieta Juana, y el próximo que llegará en octubre. El padre quiere ponerle Gunther, como él. Está loco...

- ¿Te gustaría ser presidente de la ACTC?

- De esta ACTC no. Oscar Aventin la sabe manejar mejor que ninguno, porque él fue el que inventó este TC, aunque yo tuve mucho que ver. No hay que olvidar que me vinieron a buscar en 1994 para que volviera a la categoría y contribuyera a la transformación del TC de ruta al de los autódromos. Fui el que probó las gomas, midió las alturas y hasta advirtió que los costos se iban hacia arriba. De todas maneras no me disgustaría ser dirigente en otra categoría. Ya como piloto lo fui del TC 2000. Ahora podría serlo otra vez o si no en la Fórmula Renault, una especialidad donde hay varias fallas fáciles de corregir ya que la veo muy peligrosa sin demasiado sentido. Pienso que como categoría promocional se le mezclan algunas cosas de profesional. Y esta mezcla me parece peligrosa para los chicos que corren...

"Siempre tenés dudas de lo que te va a pasar el día que no corras más. Y la verdad fue que a mí no me pasó nada. A la distancia, creo que corrí dos carreras al cohete"

- Fuiste alguien de muchas decisiones y contradecisiones, para no arrepentirte ¿pensaste bien el retiro?

- Totalmente. Y es más, la decisión que tomé en Olavarría la podría haber tomado antes y hubiese estado bien, pero me di un par de carreras más para estar bien seguro. Siempre tenés dudas sobre lo que te va a pasar el día que no corras más. Y la verdad fue que no me pasó nada. Ahora, a la distancia, creo que corrí dos carreras al cohete, pero estoy totalmente convencido de lo que hice. Tenía miedo de que si apresuraba el retiro, me viniesen ganas de volver. Pero hasta ahora no pasó y no creo que pase...

- Ni siquiera, por dar un ejemplo, si Jorge Pedersoli y Alberto Canapino te proponen volver a juntarse y atender con exclusividad a tu auto...

- Tampoco. Reconozco que me encantaría que tanto Jorge como Alberto tuvieran esa actitud, pero les diría que no, pero no por desprecio, sino porque ya decidí mi retiro.

- No hay chances que algún día te arrepientas y decidas volver?

- No, pero si aparece una empresa y me pone 3.000.000 de pesos para que el año que viene corra, no sé que haría...

- Entonces ¿tu retiro tiene su precio?

- Claro que sí. Todo en la vida tiene precio...

....

Juan María Traverso terminó junto con su enésima sentencia su enésimo cigarrillo. Una marca tan registrada en su personalidad como lo es esa pasión por correr que no parece extinguirse aunque el Flaco le haya dicho adiós a las carreras. "Nací corredor y lo seré siempre..." dice.
¿Quién puede dudarlo?


RAMAL
Valle de Oro

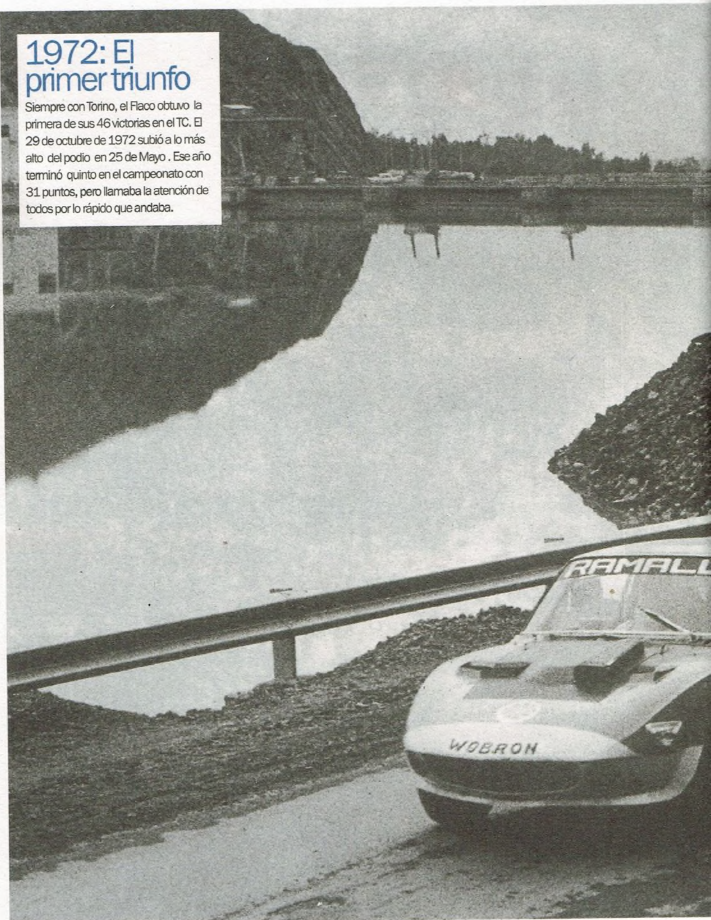
4. Parque cerrado

Del Torino del debut en 1971, al de la despedida en 2005. De aquellos Ford con los que ganó sus primeros títulos en el TC, a la Chevy con la que consiguió la corona de 1997. La inolvidable cupé Fuego y el Peugeot 205 de TC 2000. El BMW campeón de Top Race. De ahora en adelante, un recorrido por todos los autos que hicieron grande la historia del Flaco.


RAMALLO
OCA
OCA

Parque cerrado

"Adonde voy, me hablan de la vez que gané con la cupé Fuego en llamas. Con el paso de los años, ese auto, esa prueba y ese triunfo se van convirtiendo en leyenda. Hay quienes ya cuentan que venía envuelto en una bola de fuego, cuando en realidad tenía controlada la situación.Por eso, a ese auto lo quiero más que a ningún otro"



1972: El primer triunfo

Siempre con Torino, el Flaco obtuvo la primera de sus 46 victorias en el TC. El 29 de octubre de 1972 subió a lo más alto del podio en 25 de Mayo . Ese año terminó quinto en el campeonato con 31 puntos, pero llamaba la atención de todos por lo rápido que andaba.



1971: El Torino del debut

Con este auto que le facilitó su colega y amigo Marito García, Traverso corrió su primera carrera en el TC, el domingo 31 de octubre de 1971 en el circuito de Pergamino. Resultó quinto en su serie, pero no pudo largar la final por un problema en el embrague. Nadie imaginaba que ese día nacía una leyenda del automovilismo argentino.





1973:Un paso adelante

Después de iniciar la temporada con Torino, el Flaco se incorporó al equipo oficial Ford, formando una dupla inolvidable con su preparador, José Miguel Herceg. Con este auto, el 11 de noviembre volvió a ganar en 25 de Mayo. Ya estaba entre los punteros.

1974: El más ganador

Cinco triunfos logró Traverso en esta temporada con este Ford. Fue primero en Olavarría, La Carlota, Viedma, en el Autódromo de Buenos Aires y en el Gran Premio, pero terminó segundo en el campeonato. El título estaba cerca.



Parque cerrado



1975: Dos nuevas victorias

En su tercera temporada como integrante del equipo oficial Ford, el Flaco subió a lo más alto del podio en Olavarría y San Miguel del Monte, y fue tercero en el campeonato de TC. En esta imágen, mete la trompa y dobla antes que el campeón, Héctor Luis Gradassi.



1976: Un año de transición

Apenas una victoria cosechó Traverso en su cuarta temporada en el equipo Ford. Fue en la última carrera, el 19 de diciembre, en el autódromo de Buenos Aires. En la pista, en el asfalto o en la tierra, como en esta foto, el Flaco siempre daba pelea.





1978: Otra vez campeón

Traverso demostró, un año después, que su primer título no había sido casualidad y que el número uno no estaba de paso en su Falcon. Ocho victorias logró en la temporada. Ganó dos veces en Tandil, y además, en el autódromo de Buenos Aires, en Olavarría, en Laboulaye, en Salta, en Las Flores y el Gran Premio del Sur . La sociedad con Heroeg atravesaba su mejor momento y el Ford parecía imbatible, corriera donde corriese.

1977: El primer título en el Turismo Carretera

Después de cinco años de lucha y con este inolvidable Falcon preparado por Herceg, Traverso logró su primer campeonato en la categoría mas popular. El Flaco ese año fue imparable. Ganó en Bahía Blanca, tres veces en el autódromo de Buenos Aires, en el Oscar Cabalén de Córdoba, en Las Flores y en Tandil, y se adjudicó el derecho de llevar el número 1. Ya era ídolo para los hinchas de Ford y los simpatizantes de las otras marcas y todo el ambiente del TC, lo miraban con respeto. Un piloto de excepción.

Parque cerrado

1979: La aventura europea

Con este March Hart, el Flaco corrió en Silverstone, Inglaterra, su primera carrera en la Fórmula 2. Llegó 13º lejos del ganador, Eddie Cheever. Nunca se sintió definitivamente cómodo conduciendo autos sin techo y, por eso, Traverso duró poco en Europa, si bien siempre dejó en claro que era un piloto veloz y prolijo. Su presente y su futuro estaban en la Argentina.



1982: La lucha por volver

Dedicado al TC 2000 con exclusividad desde hacía tres años, Traverso piloteó este Ford Taunus tratando de repetir los títulos que consiguió en el TC. Fue un año discreto en el que no logró triunfos. Lo mejor: una pole position en la carrera de Buenos Aires. Poco para lo mucho que pretendía.

1980: Primero en el TC 2000

Este Ford Taunus le dió al Flaco su victoria inicial en una categoría que, por entonces, era puro futuro. Y por eso está en la historia. El 28 de septiembre, se adjudicó la carrera de Las Flores y además, hizo la pole y el record de vuelta. Sensacional.

1982: el C.A.P.

Una nueva categoría vio la luz en esa temporada: el Club Argentino de Pilotos, en el cual los 30 mejores corredores del momento competían a bordo de autos Datsun como el que se ve en la imágen. El Flaco ganó la prueba del 9 de mayo, corrida bajo intensa lluvia en el autódromo de Buenos Aires.





1983: De regreso al TC

Con este Ford del equipo de los hermanos Oscar y Tony Aventín, Traverso retornó a la categoría que había dejado en 1979. Consiguió victorias en Mendoza, Necochea, el autódromo de Buenos Aires y Punta Alta, pero la separación de José Miguel Herceg, su preparador desde hacía casi una década, le impidió ganar el campeonato.

1985: Auto nuevo, vida nueva

Sorprendió el Flaco cambiando de marca en el TC 2000. En esa temporada, corrió con este Renault 18 con el que no ganó ninguna carrera, pero consiguió tres pole positions en Marcos Juárez, Pigüé y Las Flores, y un récord de vuelta en Rafaela. Mario Gayraud y Rubén Daray eran sus adversarios más importantes a la hora de luchar por los primeros puestos y el favor popular.

1983: Dos éxitos más en TC 2000

Las Flores y Río Cuarto fueron los circuitos en los que el Flaco, con este Ford Taunus, consiguió sendas victorias. La categoría ya estaba instalada como la segunda en importancia del automovilismo argentino, y Traverso, como uno de sus principales animadores.



Parque cerrado

1986: Triunfos en el C.A.P.

Esta fue la cupé NIssan 300 con la que el Flaco logró victorias en el autódromo de Buenos Aires, Mendoza y Allen. Cuando se encaminaba rumbo al título, decidió dejar de correr en desacuerdo con ciertos manejos de la categoría.



1986: Campeón de TC 2000

Los hinchas del Flaco jamás podrán dejar de recordar esta Renault Fuego con la que obtuvo el primero de sus siete títulos en la categoría, y le ganó a Gayraud la célebre carrera de Pigué, en la que llegó a la bandera a cuadros en tres ruedas. Sólo el podía hacerlo.



Parque cerrado

1987: Casi campeón

Otro auto, la misma marca. Con esta Renault Fuego, el Flaco defendió el título obtenido en la temporada anterior. Estuvo cerca de conseguirlo, pero problemas en su equipo le impidieron retener la corona. Se le escapó por muy poco.





1989: Entre los primeros

Con su cupé Fuego, Traverso fue protagonista de la temporada. Ganó en Rafaela, Alta Gracia y Mendoza e hizo la pole en Mar del Plata y Concordia, pero no le alcanzó para retener el título.

1988: El Desafío de los Valientes

En Villa Carlos Paz y con este Duna casi de calle, el Flaco probó su talento al volante. Eligió bien la presión de las cubiertas y por eso, terminó ganándole la prueba a Miguel Angel Guerra.







1988: El Flaco y el Mago, en llamas

Al volante de esta Renault Fuego, puesta a punto por el mítico Oreste Berta, el Mago de Alta Gracia, Traverso ganó la carrera más recordada de toda su trayectoria. El 3 de abril de 1988, con la cupé incendidada por una pérdida de aceite y el habitáculo lleno de humo y de gases, se adjudicó la carrera de General Roca, en Río Negro. Además, ganó en Paraná, Concordia y en Bahía Blanca, hizo la pole en Buenos Aires, Pigüé, Las Parejas y Allen y obtuvo el record de vuelta en Mar del Plata. Obvio: fue campeón por segunda vez en la categoría.

1990: No hay dos sin tres

La Fuego del equipo oficial fue inalcanzable y a bordo de ella, el Flaco obtuvo su tercer título de TC 2000. Fue tal su superioridad que se consagró campeón en la penúltima carrera del año , corrida en Balcarce. Ganó en Nueve de Julio y en Buenos Aires.



1991: El tetracampeón

En el TC 2000 se vivía la era Traverso. El Flaco retuvo la corona sin dejar dudas. La cupé Fuego salió primera en Nueve de Julio, Rafaela y Alta Gracia.



1995: La vuelta al primer amor

El Flaco retornó con todo al TC, y con esta cupé Chevy se alzó con su tercer título en la categoría, y el primero con la nueva marca. Fue ganador en Rio Cuarto, Rafaela, Nueve de Julio y dos veces en Buenos Aires. Imparable.

Parque cerrado

1993: Otra vez en Europa

Al comando de este Lancia Delta de la Clase N, Grupo 2, Traverso tentó suerte en el Turismo Italiano. Acompañado por Miguel Angel Guerra, resultó ganador en Varano.





1991: El Rally Bonaerense

El Flaco también probó su muñeca privilegiada por los caminos de la provincia de Buenos Aires. Con este Renault 18 de la Clase 3, navegado por Valentini y Stillo, logró victorias en San Pedro y Junín

1994: El turno del Peugeot

En esta temporada de TC 2000, Traverso probó un 405. El cambio, en principio, no fue beneficioso porque lo alejó de lla lucha por los primeros lugares, pero preparó el terreno para futuras alegrías.



1995: El mejor año de su vida

El Peugeot 205 al final dio resultados y le permitió al Flaco ganar el último de sus siete campeonatos de TC 2000.



1997: Pentacampeón

La Chevy y Traverso compusieron la fórmula ganadora del quinto título del Flaco en la categoría mas tradicional. Los triunfos en Buenos Aires y Paraná y su confiabilidad fueron las claves.



Parque cerrado

1996: Cuatro veces campeón de TC

La Chevy voló y fue el arma que Traverso necesitaba para alcanzar el tetracampeonato de TC. No hubo con qué darle al Flaco en ese año. Ganó dos veces en Buenos Aires y su regularidad hizo el resto. Parecía que no había lugar para más títulos. Pero otras alegrías aguardaban a sus hinchas al costado de las pistas.



1997: Regreso al Top Race

Con los mismos colores, idéntico patrocinante y un Mercedes Benz, el Flaco encaró la temporada en la categoría. Obtuvo triunfos en Pinamar y Santa Rosa, pero varios abandonos le impidieron pelear el campeonato. Ese año fue el más veloz de la vida de Traverso, porque participó además en el Turismo Carretera y el TC 2000.



1998: Otra vez con Ford

El Flaco sorprendió a todos encarando la defensa de su título de TC con una nueva marca. Eligió un Falcon pese a haber ganado tres campeonatos consecutivos con la legendaria cupé Chevy. Ganó en Río Cuarto, y aunque no pudo retener la corona, dejó todo listo para un 1999 que sería inolvidable por muchos motivos.



1999: El último título de TC

Baja la bandera a cuadros y el Flaco y el Falcon ganan en Olavarría. Fue una de las dos victorias que le permitieron obtener su sexto y último campeonato de Turismo Carretera.



Parque cerrado

2000: Tiempo de Toyota

El Flaco ingresó al nuevo milenio con muchísimas expectativas como piloto del Toyota Team en TC 2000. Los resultados iniciales fueron buenos. Ganó en Paraná, hizo la pole en Rafaela, y el record de vuelta en Oberá, pero no le alcanzó para dar pelea en la lucha por el título. El saldo, igualmente, dio positivo.





2001: Dos autos, mil problemas

No anduvieron bien las cosas para el Flaco con estos dos Toyota que empleó a lo largo de una temporada para el olvido. Sólo el recordado triunfo en San Juan con aquella polémica maniobra sobre el Pato Silva, disiimuló la amargura. Después, lo mejor pasó por un quinto puesto en San Juan y dos séptimos lugares en Bahía Blanca y Buenos Aires. A fin de año, el Fangio de Oro reconoció una trayectoria extraordinaria.

2003: Campeón de Top Race

Este BMW 320 le dio al Flaco su 16to. título en el automovilismo argentino y el último de su carrera. Por eso, este auto está en la historia y ocupa un lugar de privilegio en los recuerdos de Traverso y sus hinchas.



Parque cerrado





2004: La vuelta al Torino

Volvió el Flaco a cambiar de marca. Y volvió a Torino, como en sus comienzos, en el ya lejano 1971, integrando la escudería de Alejandro Urtubey. Este auto también ocupa un lugar destacado en la historia. Con él, Traverso obtuvo este año las dos últimas victorias de su campaña, en Salta y Balcarce. Después, no pudo repetir y se quedó sin poder pelear el campeonato.

2005: El auto del adios

Al volante de este Torino, el Flaco le dijo hasta siempre al automovilismo. Con él, corrió su última carrera en Buenos Aires y disputó las pruebas de clasificación en Olavarría.



2005: El superclásico

Al momento de su despedida, el Flaco lideraba el campeonato de Top Race V6 representando a River con este Citroen C5. Detrás, Tito Bessone (Boca).

5. Los preparadores

En el trabajo esfozado y anónimo del taller, estuvo la clave de muchas de las más grandes victorias de Traverso. Y también la de algunos de sus fracasos. La relación del Flaco con sus equipos fue caliente, tempestuosa, siempre al límite como en cada carrera.
A la hora del triunfo, los hizo parte del éxito. Al momento de la derrota, no dudó en descargarles todo el peso de la responsabilidad.

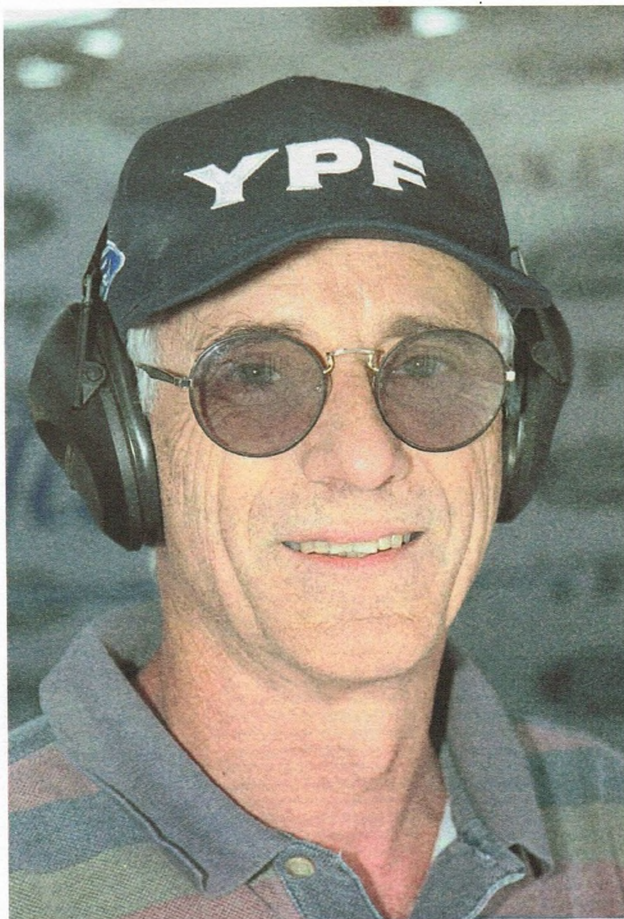


Los preparadores

José Miguel Herceg

Cuando el Polaco le estrechó su mano por primera vez, el Flaco todavía no era el Flaco. Traverso aún era ese pibe inquieto de Ramallo, con un puñado de carreras en el lomo y un triunfo inapelable de su Torino como único pergamino. Claro que en esos pocos kilómetros ya había mostrado suficientes chispazos de talento como para atraer el interés del equipo oficial de Ford, que lo sumó a sus filas en lugar del fallecido Nasif Estéfano. Fue entonces cuando llegó ese primer apretón de manos entre dos hombres que sumarían sus fuerzas hasta volverse invencibles en las pistas del TC de fines de los setenta.
El 27 de mayo de 1973, en Salto, Traverso piloteó por primera vez un auto impulsado por la sabiduría de Herceg. Y si bien hubo que esperar unos cuantos meses antes de que llegara la primera victoria (fue en noviembre, en 25 de Mayo), esa espera no volvería a repetirse: entre 1974 y 1978, el Falcon del Flaco cruzó antes que nadie 24 metas, logró un subcampeonato (74), y sus dos primeros títulos de TC (77 y 78).
La catarata de victorias se detuvo a principios de 1979, sólo porque Traverso decidió proyectar su talento hacia las pistas europeas de la Fórmula 2. Claro que ni la distancia ni el tiempo le hicieron olvidar la hegemonía que había logrado junto a Herceg, así que cuando decidió regresar al TC, no dudó en hacerlo de la mano del Polaco. El inicio rememoró viejas épocas (peleaba la punta de TC y TC2000), pero una incomprensible pelea acabó con la relación y con los triunfos del Flaco.
Pasaron los años, Traverso encontró en Oreste Berta la llave para volver a subirse a lo más alto del podio del automovilismo nacional, y la relación con Herceg pareció quebrada. Sin embargo, en 2002, en tiempos en los que la Chevy no lograba finalizar una carrera de TC, el Flaco entendió que la garantía seguía ahí, en ese hombre que le había estrechado la mano cuando todavía era un pibe inquieto de Ramallo. La misma que lo guiaría hasta sus últimas vueltas arriba de un auto.





Oreste Berta

Los dos eran tipos ganadores. Oreste Santiago Berta había empezado a preparar Torinos de Turismo Carretera en 1966. Un año después, con Eduardo Copello como piloto, ya se había consagrado campeón. Para mediados de los ochenta, cuando empieza esta historia, tenía en su currículum cuatro títulos de TC y uno de TC 2000. Juan María Traverso, el otro protagonista, había ganado el bicampeonato de TC 1977-78 y quería repetir festejos en una categoría que conocía mucho. Los dos eran tipos ganadores. Y su unión potenció el adjetivo. La Renault Fuego, los records insuperables, las primeras alegrías. En 1986, la conjunción Berta-Traverso consiguió el título de Turismo Competición. Los dos eran de personalidad avasallante, no dejaban lugar a opiniones distintas, pero supieron mantenerse juntos aún cuando se les escapó el segundo torneo en manos de Silvio Oltra, también con Renault Fuego, y también motorizado por Berta.
Entonces, tomó forma la hegemonía más grande que vivió el TC 2000 en su historia (incluso superior al dominio de Jorge Omar Del Río en los inicios); forma de trofeo y de podio, forma de victoria. Fueron campeones en 1988, subcampeones en 1989, otra vez campeones en 1990. Y en 1991. Y en 1992. Y en 1993. El auto andaba de maravillas, el piloto manejaba de maravillas. Seis títulos en ocho años asustaban. Los records insuperables habían sido superados. "Nunca fuimos amigos. Trabajamos juntos y nos hemos complementado bien", contó luego Berta. Pero algo se rompió.
Los motivos de las peleas no fueron las nimiedades mecánicas que se pueden imaginar. Había un trasfondo ideológico. "El mejor piloto, con un mal auto, no gana", decía Berta. Y al Flaco no le gustaba. "Es cierto que al final nos peleábamos –contó Traverso-, pero no me puedo olvidar de una frase que me dijo Berta antes de la separación. 'Flaco, si seguimos juntos, el automovilismo se acaba'".

Los preparadores



Jorge Pedersoli

Antes de trabajar juntos, Jorge Pedersoli y Juan María Traverso fueron rivales, allá por la década del 70, cuando el motorista nacido en La Paternal le preparaba el auto a otro astro del automovilismo argentino: Roberto Mouras.

Muchos años después, los caminos de uno y otro se cruzaron. Fue en 1994 cuando el Flaco lo convocó para sumarse al equipo de trabajo de la Chevy violeta en TC y el Peugeot 405 en TC 2000. Con los motores de Pedersoli, Traverso consiguió la hazaña más grande de su carrera: ganar, en 1995, los títulos de TC y TC 2000 en la misma temporada. Así, Pedersoli revivió las épocas de gloria que había tenido con Mouras y con Carlos Pairetti, campeón en 1968 con el legendario Trueno Naranja.

Más de una vez, Traverso despotricó contra la labor del motorista, quien gracias a su paciencia y don de gente se aguantaba los embates de Juan María. "Al Flaco lo aprecio, pero ya no le prepararía más motores por más plata que me ofrezca. No estoy para bancarme sus broncas e insultos", le decía Pedersoli a Clarín a mediados de este año, poco antes del retiro de Traverso. El preparador, que lleva cuarenta años de profesión y 12 títulos de TC en su currículum, fue uno de los tipos que más paciencia le tuvo al Flaco. Pero al final también se cansó de sus mañas, de sus desplantes y de sus reclamos airados. "Voy a pensar qué hago el año que viene. Tengo que cuidar mi salud y hay cosas que me ponen nervioso. Traverso tiene mucho que ver, ya que se la pasa diciendo cosas que no son ciertas", decía a fines de 1998.

Con Pedersoli como motorista, Juan María ganó también los campeonatos de TC de 1996 y 1997, con Chevrolet, y de 1999, con Ford.



Alberto Canapino

Uno de los tipos con el que Traverso tuvo más cruces a lo largo de su extensa carrera fue Alberto Canapino, quien en la actualidad es uno de los chasistas más requeridos por los pilotos de Turismo Carretera. Empezaron a trabajar juntos en 1994, cuando el Flaco volvió al TC después de su larga ausencia. Por entonces, Canapino recién estaba haciendo sus primeras armas en eso de preparar autos de carrera y no era muy conocido en el ambiente. A partir de su trabajo con Traverso, el arrecifeño empezó a trascender como chasista.

Juntos ganaron el doblete del 95 y el título de TC del 96. A fines de ese año, se pelearon a muerte y la relación entre piloto y preparador terminó abruptamente, tanto que estuvieron mucho tiempo sin hablarse. Los allegados a ambos protagonistas llegaron a temer que en algún momento se agarraran a piñas. Es que las habituales quejas de Traverso por eventuales malos rendimientos de sus autos chocaban con el temperamento de Canapino, un tipo de pocas pulgas.

El piloto llegó a acusarlo de haberle entregado los Peugeot 405 golpeados por todas partes, a decir que le había matado el hambre y que era un "gordo delincuente". "Juan María es un excelente piloto pero siempre quiere tapar sus errores echándole la culpa a los demás. Nunca lo escuché decir que se haya equivocado en algo", contraatacó Canapino, luego de la ruptura, ya incorporado al equipo de Guillermo Ortelli, campeón en el 98, un año en el que los misiles entre piloto y preparador iban y venían sin parar ya que entonces, encima, eran rivales. Traverso trataba de molestar a Ortelli con declaraciones picantes y Canapino no se quedaba en el molde. Disparaba con munición gruesa. "Yo lo conozco a Traverso y sé que ahora va a usar algunas estrategias para poner nervioso a Ortelli.

Seguramente hablará en forma irónica y agresiva. Pero no le va a dar resultado, porque Guillermo está atravesando un momento bárbaro", decía el motorista, que no se quedaba ahí y subía la apuesta: "Siempre le echa la culpa a los demás. Es el método que emplea para tener el protagonismo y la prensa que no tiene por lo que hace en la pista. No volvería a trabajar con él por más que me ofrezca 100 millones de dólares y mi familia no tenga qué comer", llegó a decir el arrecifeño. "Es un payaso que maneja bien", lo atacó en otro momento.

En la actualidad, las aguas están más calmas, aunque, por lo menos oficialmente, siguen peleados como perro y gato.

Los preparadores



Pablo Satriano

"Pablo Satriano me cagó. Le pagué por un motor de ocho mil pesos y me dio uno de dos mil. Y lo que más bronca me da es que me dice que andaba bien en los parciales. Eso que se lo cuente a otro piloto, pero no a mí. Si me hubiese venido de frente y me decía que no andaba, estaba bárbaro y veíamos como lo solucionábamos. Pero así no". La relación entre el motorista y Juan María Traverso fue tan efímera como tormentosa. El 17 de marzo de 2002, el Flaco volvía al Turismo Carretera luego de dos años, con Satriano encargándose de la parte mecánica del Chevrolet de Alejandro Urtubey pintado de celeste y blanco. Evidentemente, nada funcionó como esperaba.

"Parece que le dijeron que me diera un motor malo y se le fue la mano. Después se arrepintió, pero ya está. No voy más con sus motores. Prefiero darle los ocho mil pesos a un motorista que los necesite y que me dará lo mejor", seguía disparando Juan María después de la carrera en Balcarce. Había terminado 11° en la serie, por lo que largó la final desde el puesto 31. Repuntó hasta el 13er lugar, pero evidentemente no estaba satisfecho. Satriano efectuó su defensa con un tono medido: "Estoy tranquilo porque puse a su disposición lo mejor, e incluso me ofrecí a realizar las pruebas y comparaciones luego de que él no aceptó el sorteo de motores. Nadie puede pensar que le voy a dar un motor malo. Nunca lo hice con nadie". La situación fue aún más compleja porque el otro piloto con motores de Satriano, el incorregible Marcos Di Palma, lo tocó cuando venía detrás suyo. "Ese chico es un pelotudo –dijo un Traverso sutil–. ¿Para qué me toca en una curva si me podía pasar con total comodidad en la recta? Además, ¿qué carajo tenía que hacer ahí atrás si tenía un auto diez veces más rápido que el mío y con el que tendría que haber peleado la punta? Con Satriano voy a hablar, pero a Marcos si lo agarro le voy a dar un bife".

Sin dudas, es una de esas páginas en la historia de Traverso que es mejor, piadosamente, pasar rápido y sin demasiada relectura.

Christian Avila

Tras el final brusco en la relación entre Traverso y Alberto Canapino a finales de 1996, Cristian Avila fue quien se hizo cargo del chasis del Peugeot 405 con el que el Flaco iba a afrontar la temporada de TC 2000 al año siguiente. También le tocaría preparar el Chevrolet para competir en el Turismo Carretera.

Pero esa dupla tampoco empezaba de la mejor manera. En la mitad de 1997, el Flaco se veía muy lejos del campeonato y por eso se la agarró con su constructor: "Me tuve que dar cuenta yo de que estaban los amortiguadores rotos. Es el ABC de la técnica y él no se había avivado. Además, pareciera que subestimara lo que uno le dice. Como si pensara que todos menos él son unos boludos. Si en la próxima prueba no recupera el auto que teníamos, me busco otro", amenazó fiel a su estilo.

Mientras, de la boca de Canapino sólo salieron elogios para el golpeado Avila. "Nosotros tampoco tuvimos los resultados esperados cuando arrancamos, pero después ganamos el



campeonato. Creo que en poco tiempo, a él también se le van a dar los resultados", intentó alentar a su reemplazante.
Y así fue: ese mismo año, el Flaco fue campeón del TC con Avila como chasista. Y al año siguiente, cuando Traverso dejó Chevrolet para pasar a Ford, el constructor lo siguió al nuevo equipo con el que también fue campeón en 1999.
Ahora, con el recuerdo fresco de aquellos festejos, el propio Avila rememora con afecto aquellos años con el Flaco. "Fue el mejor piloto que tuve", suelta de arranque sin sorprender. Y enseguida fundamenta sus declaraciones: "Además de ganar, el tipo trataba muy bien al auto. Manejaba muy rápido, pero jamás tuvimos en el equipo un elemento del auto que haya sido maltratado. Eso es algo que muy pocos pilotos consiguen, porque lo normal es que los más rápidos siempre lleguen golpeados".
Después de tantas críticas y tantos reproches, reconoce que aprendió mucho al lado del Flaco: "Siempre me dejó grandes enseñanzas, en cada carrera. Por eso, haber estado con él en el mismo equipo fue muy positivo para mí. No habrá otro igual, como tampoco hubo otro Fangio. Porque Traverso hay uno solo".
Atrás quedaron las peleas, las discusiones y los pedidos de explicaciones. Atrás quedaron también esos malos tragos, como el del 97 en el TC 2000. Avila no se lamenta por el retiro del Flaco porque "la decisión la tomó él". Pero en el rincón de la memoria donde Avila guarda su paso con Traverso, el Flaco siempre figurará como "un piloto inigualable, genial".

Los preparadores





Alberto Scarazzini

Durante diez años, Alberto Scarazzini fue el director deportivo de los equipos de Traverso. Cachi siempre se encargó de poner paños fríos a los momentos calientes, esos en los que nada salía como se esperaba y el Flaco repartía insultos para todos lados. Nacido el 2 de febrero de 1954 en Villa Elisa, Entre Ríos, comenzó su campaña como automovilista corriendo en Karting. Luego, fue campeón en 1971 de la Fórmula Entrerriana, corrió en la Fórmula 2, la Fórmula 2 Codasur y la Fórmula 3 Sudamericana, en la que en 1987 tuvo un grave accidente en Interlagos, Brasil, que lo llevó a retirarse del automovilismo. Al año siguiente volvió como director deportivo y en 1989 se incorporó al Equipo Renault de TC 2000, donde trabajó por primera vez con Traverso.

Juntos ganaron los cuatro títulos con la cupé Fuego entre 1990 y 1993. Después, el Flaco se fue a Peugeot y Scarazzini lo acompañó. Luego de la floja campaña de 1994, se quedaron con el título en 1995, y el tricampeonato de TC entre el 95 y el 97. En 1998, Traverso y Scarazzini incursionaron en el Equipo Honda Civic y fueron subcampeones de TC 2000 detrás del Gurí Martínez. Ese fue el último año de Cachi junto a Traverso, ya que en 1999 el entrerriano decidió cambiar de aire e incorporarse al Equipo Chrysler. "Traverso siempre buscó la perfección. Eso es lo que más admiré de él, esa exigencia de superación constante", lo elogió Scarazzini, quien fue uno de los pocos colaboradores con el que el Flaco casi no tuvo roces ni discusiones importantes. Era el nexo entre Traverso y el resto del equipo.

Omar Wilke

Fue el último en soportarlo. Fue el último en disfrutarlo. Fue el último motorista que acompañó al Flaco en el Turismo Carretera, antes de que decidiera alejarse de las pistas que tanta satisfacción le habían dado. De cualquier manera, no eran desconocidos. Cuando Traverso aún gestaba en su mente la idea de subirse a un auto de competición, su amigo Marito García le presentó a Wilke.
Y ahí, en las reuniones de pilotos y preparadores, charlaron por primera vez.
"Después, cuando comenzó a correr, compartimos muchas charlas con Carlos Marincovich en las que siempre se hablaba de la forma de encarar un circuito o de doblar en una curva", recordó al tiempo el propio Wilke.
"Por aquellos años, no se podía correr hasta no tener registro. Ahora arrancan a los 15 y con el tiempo mejoran mucho en lo técnico. Pero ninguno de los pilotos actuales tiene esa condición innata que demostraba Traverso", lo elogió.
También fueron rivales ("el más duro que tuve", confesó Wilke). Y en los últimos años del Flaco como corredor compitió con sus motores. Arriba de un Torino y con su amigo Omar como motorista, Traverso resultó ganador en dos carreras de esa temporada 2004 y al año siguiente decidió retirarse.
"Fue una suerte haber podido compartir esos dos últimos años de su carrera con él", repetirá Wilke cada vez que le nombren a Traverso. Ese muchacho flaquito que aún soñaba con subirse al auto prestado de García. O ese experimentado cascarrabias que, para los más fanáticos, ya se había convertido en leyenda.



Omar Wilke
Preparador de Juan María Traverso

Fue el mejor piloto que tuve

Fue una suerte haber podido compartir estos últimos años con alguien como Traverso.
Es un piloto excepcional y estoy seguro que podría haber seguido corriendo varios años más. Pero tomó la decisión de retirarse como había tomado todas su otras decisiones en su vida.
Fue el mejor piloto con el que trabajé. Es verdad que tuve pilotos muy buenos, como Mouras, quien fue el mejor amateur con el que estuve. Pero para mí, Traverso fue el mejor profesional. Trabajar con él siempre fue gratificante porque si bien era exigente, también era muy comprensivo.
¿Si disfruté alguna carrera más que otra? Lo cierto es que me gustaron todas las carreras que ganamos, inclusive la última en la que nos echaron en La Plata.
También lo conocí del lado de enfrente, cuando era rival de nuestro equipo. Siempre supe que iba a ser un contrincante muy difícil, desde la época en que empezó a correr con el equipo Ford.
Cuando me tocó trabajar con él, ya teníamos una relación muy buena porque nos conocíamos de antes de que empezara a correr en el TC. De cuando venía a la Comisión de Concesionarios porque era amigo de Marito García.
Se lo va a extrañar mucho porque en el automovilismo que se viene faltará el Juan María Traverso polémico al que estamos acostumbrados.
Porque habrá cosas que de ahora en más no se van a decir en las reuniones de pilotos. Son las cosas que él se atrevía a decir porque siempre tuvo autoridad moral.
Es muy difícil que, como está actualmente el automovilismo, salga otra persona como el Flaco, porque ahora hay muchos profesionales pero pocos virtuosos.
Traverso tenía otra cosa, que no se aprende. Traverso se nace.



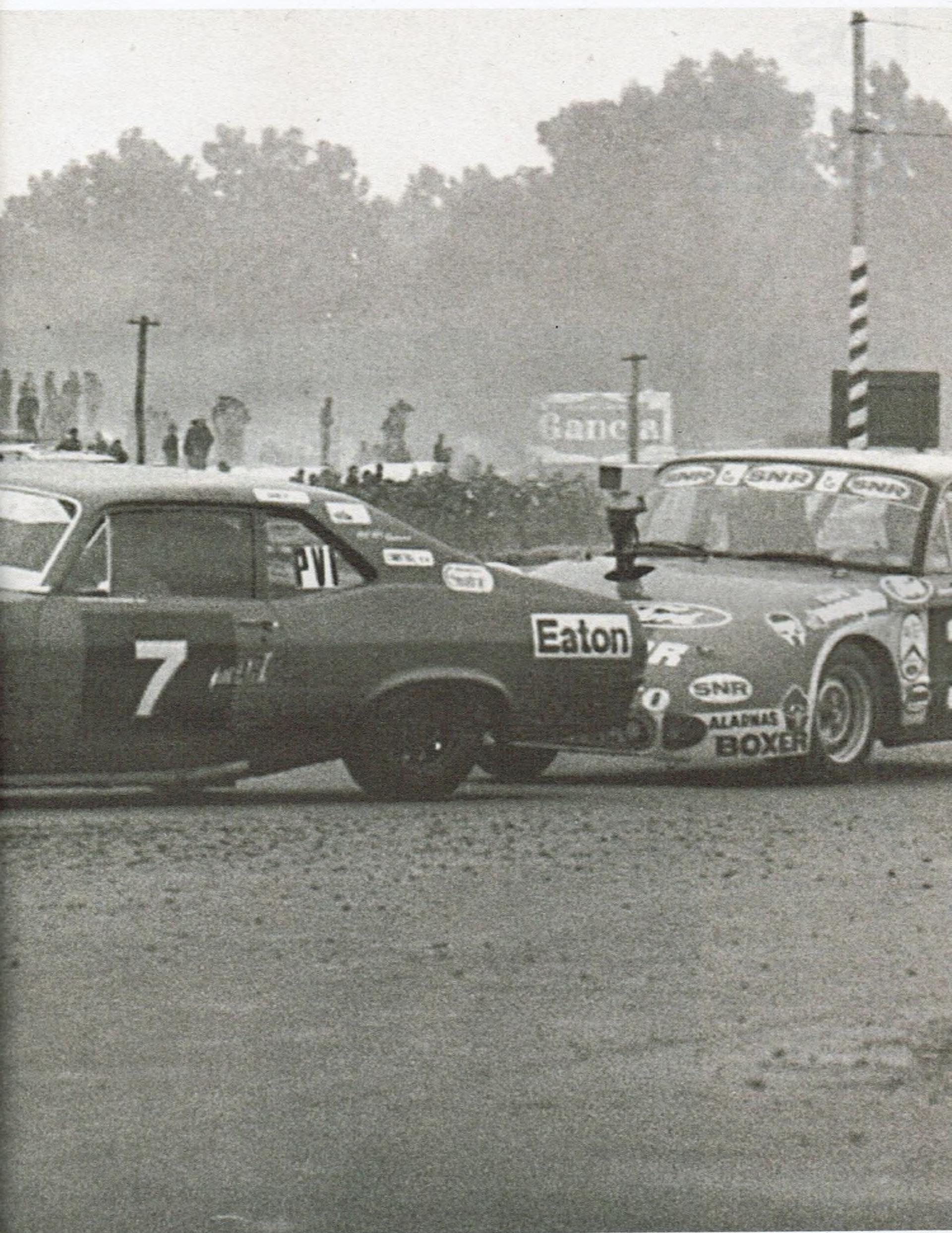
Juan Carlos Pianetto

Es uno de los pocos nombres pesados del automovilismo nacional que puede decir que jamás estuvo involucrado en una polémica con Traverso. Incluso, puede engrandecer tal condición si se toma en cuenta que formó parte del equipo del Flaco en su último regreso al Turismo Carretera (en 2002), cuando los inconvenientes y las frustraciones tenían mayor protagonismo que los éxitos y las consagraciones.
La impecable trayectoria de Pianetto en la construcción y asistencia de autos de carrera fue decisiva para que el Flaco lo sumara a su nuevo equipo de TC, con el que intentaría retomar el protagonismo perdido. El séxtuple campeón no dudo en depositar todas sus expectativas de un coche competitivo en las manos de Pianetto, quien fue el encargado de construir la conflictiva Chevy que debutó en pista con la bandera nacional. Esa misma Chevy a la que Traverso no se cansó de criticar por su rendimiento o por sus motores, pero nunca por su construcción. La extensa lista de desilusiones que acumuló el Chevrolet en sus primeros dos años le dio a Pianetto la oportunidad de construir el mismo Torino con el que Traverso le había dado alcance a su primera victoria en TC. Ese Toro que se estrenó en el campeonato de 2004 y que pasó a la historia por ser el último fierro que tuvo al volante el talento conductivo del Flaco. Pianetto estuvo junto a Traverso hasta el momento en el que el Flaco decidió bajarse de un auto de carreras para siempre. Antes, ambos habían edificado una relación de mutuo respeto, sin polémicas. Algo muy complicado de lograr, si del Flaco se trata.

6. Los grandes rivales

A lo largo de cuatro décadas en las rutas y en las pistas, Traverso mantuvo duelos inolvidables en los que puso en juego talento, muñeca, picardía y hasta algunos trucos sucios. De esa lucha a punta y taco, en cada mañana de domingo, también necesitó el Flaco para construir su leyenda.

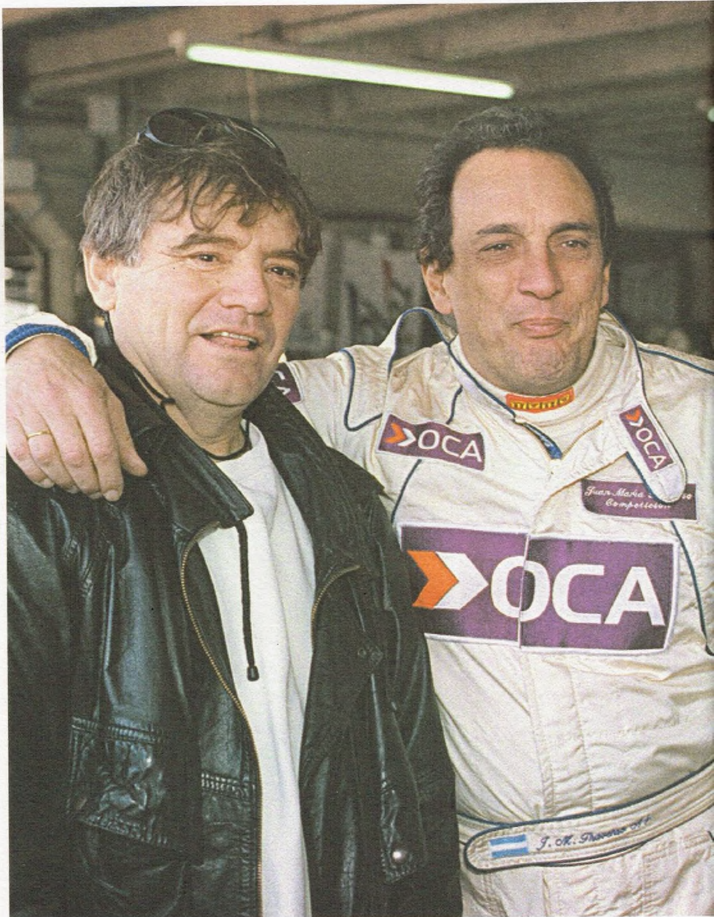


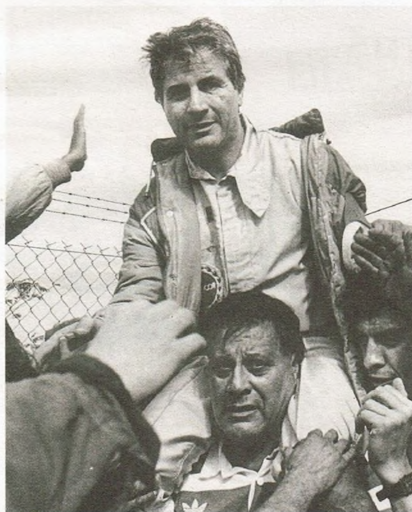

Eaton
7
SNR
ALARNAS
BOXER

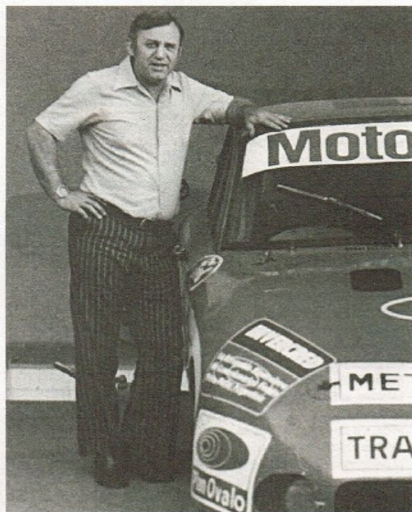
Los grandes rivales

Luis Rubén Di Palma

"¿Otro niño terrible al estilo Rubén Di Palma?", especulaba la revista El Gráfico en 1972, luego de la primera victoria de Juan María Traverso. Es que el carácter indomable de ambos, y su innegable talento a la hora de manipular al volante, invitaba a la comparación.
"Luis y yo somos amigos y no tenemos ningún enfrentamiento a nivel personal, sólo en las pistas. Para mí es un gran gusto pelear una carrera con él, porque ambos sabemos lo que hacemos arriba de un auto", explicaba el Flaco en medio del duelo de 1981 en TC 2000, cuando ellos dos y Jorge Omar Del Río pelearon el título. En la carrera clave, en La Pampa, lucharon por el liderazgo durante toda la carrera hasta poco antes del final: Traverso ganaba y, cuando el Loco lo iba a sobrepasar, el Flaco le tiró el auto encima. Pero la fortuna estuvo con Di Palma, porque al de Ramallo se le desbandó un neumático y ya no pudo seguirle el ritmo. Finalmente, el campeón fue Del Río, Rubén fue segundo y Juan María, tercero. La experiencia del arrecifeño volvió a imponerse en 1983: Di Palma ganó el título y Traverso quedó cuarto. "El Flaco es, además de un excelente piloto, un gran amigo. Creo que nos vamos a divertir mucho con él", se entusiasmó el Loco en 1987, cuando se juntaron en el equipo Ford de TC 2000.
Una década después, cuando el Flaco ya había arrasado en esa categoría, Di Palma lo chicaneó: "Si sigue ganando campeonatos, por ahí algún día llega a ser lo que soy yo". Tiempo después llegó la respuesta: "Entre Rubén y sus hijos no ganaron lo que gané yo". Pero todo quedaba en palabras. Muy por dentro, ambos se sabían piezas del mismo metal. "A los dos nos han pasado cosas similares en la vida, que nos fueron forjando un temple distinto al de los demás", reflexionó Juan María poco antes de la muerte de Di Palma en 2000, cuando sentenció: "El Loco fue más ídolo que yo, porque le ganó a dos grandes generaciones de pilotos".







Roberto Mouras

En la pista. Cualquier pelea posible entre Juan María Traverso y Roberto Mouras existió específicamente dentro de los límites de un circuito. Porque el Flaco, aunque impulsivo, no tenía reparos ante la caballerosidad de Mouras. Y el Toro, fiel a su estilo, hubiera sido incapaz de rebajarse a un fútil duelo dialéctico. Pilotos contemporáneos –Juan María debutó en TC un año después que Roberto-, vieron multiplicada su rivalidad cuando Traverso comenzó a correr para el Óvalo. El eterno duelo Ford-Chevrolet los puso en veredas opuestas.
Hubo una batalla espectacular en 1977, cuando ganaron nueve de las once competencias. Mouras lo persiguió en Córdoba, pero Traverso terminó primero. En Olavarría, Roberto dejó segundo al Flaco. Y la definición más cerrada ocurrió en Buenos Aires, donde Mouras festejó por nueve décimas. El título, aún así, lo ganó Traverso.
"De quien más tendré que cuidarme este año será de Mouras. Su Dodge anda rápido y aguanta; además Roberto es un piloto formidable" decía el Flaco al volver al TC en 1983. "No va a ser sencillo competir con alguien como Traverso", imaginaba el Toro. No estaban errados. De las doce carreras, Juan María triunfó en cuatro. Roberto obtuvo cinco (en 25 de Mayo, con Traverso como escolta) y festejó el primero de sus tres títulos en la categoría.
El 23 de noviembre de 1992, Mouras murió tras accidentarse en Lobos. Traverso acudió a su entierro, lleno de un silencio sincero y respetuoso. Quizá sabiendo que el fatídico destino de un compañero de camada, tan distinto fuera de las pistas como parecido dentro de ellas, podría haber sido el suyo.

Héctor Luis Gradassi

"Las carreras terminan en la última vuelta, con el banderazo, Juan María". Héctor Gradassi miraba paternalmente a Traverso mientras se lo decía. El Flaco venía ganando cómodo en la suma de tiempos y levantó en la última vuelta. Cuando llegó al podio, resuelto a festejar, Pirín ya estaba arriba de todo. Juan María sabía que no se trataba de una burla, sino de una enseñanza.
Gradassi (fallecido en 2003) fue campeón en 1972, cuando Traverso cumplía su primera temporada completa en TC. Un año después, en Ford, empezaron a ser compañeros.
"Corriendo, el 'tuerto' no era compañero de nadie -recuerda el Flaco con una sonrisa-. Tener a un tipo como él, que durante años me hizo la vida imposible, fue importantísimo para madurar rápido". Es que Juan María tuvo un año espléndido en 1974, pero Gradassi lo limitó al subcampeonato.
"Al principio era tan retraído conmigo como lo es con todo el mundo. Después cambió mucho", contó Traverso. Retraído o no, en 1975 Gradassi volvió a ser campeón. "De él aprendí cómo correr para ganar. Antes me tiraba como loco en un frenaje o me "suicidaba" en un curvón y, al final, siempre primero Gradassi…".
El Flaco ayudó a que Pirín fuese tetracampeón en 1976; pero un año después logró –por fin- ganarle y obtener el título. Podía repetir en 1978 pero, en la última carrera, Pirín era inalcanzable. El Flaco siguió dándole duro al acelerador y Gradassi, inesperadamente, se quedó a pocos metros de la meta. Juan María ganó y fue bicampeón. Cuando Gradassi se acercó a felicitarlo, el Flaco le dijo: "Tenía razón, maestro: las carreras terminan con el banderazo".



Ernesto Bessone
Ex campeón de TC y TC 2000

Apasionado y con mucho talento

El retiro definitivo del Flaco Traverso marca un antes y un después en el automovilismo argentino, sin dudas. Que una persona de su trayectoria y, por sobre todo, de su personalidad no esté más, no es un hecho que pase inadvertido. Su presencia en las competencias fue muy importante y estoy seguro de que también lo será su ausencia. Arriba del auto era un corredor muy apasionado y con mucho talento. En él se conjugaron esas dos cosas y por eso logró todo lo que logró. Abajo del coche es una persona caliente pero sin actuación, porque es genuino. Aunque la calentura le dura cinco minutos nomás.
Con él tuve muchos duelos, muchas carreras que fueron muy lindas, salvo en los momentos en los que tuvimos alguna diferencia abajo del auto, lo que motivó que también se notara arriba del coche. En el resto, Traverso era de los corredores contra los que se podía correr muy tranquilo porque siempre fue leal en la pista.
Me acuerdo siempre de una carrera en particular: la que disputamos hasta el final en el Autódromo Municipal, en Buenos Aires, en el año 1986. Pasaron muchas cosas: yo casi me voy de pista, él pierde el capot de su cupé Fuego. Después yo pierdo como cien metros, pero él me espera y seguimos peleando la punta... Y así seguimos hasta el final. Lamentablemente, no pude ganar porque se me rompió el motor, pero fue un recuerdo muy lindo porque nos pasamos durante todas las vueltas.
Seguramente en el futuro va a aparecer alguien con el perfil que tiene el Flaco, pero no lo veo en este momento en los corredores que hay. Es que un tipo que sume las condiciones deportivas, más las personales que tiene Traverso, es muy difícil de encontrar.

Ernesto Tito Bessone

El Flaco se encaminaba con seguridad al título en 1992, en la carrera de TC 2000 que se disputaba en Tucumán. Pero, de repente, Bessone (quien veía como se le esfumaban sus chances de ser campeón) salió de boxes malherido, esperó a la cupé Fuego de Traverso y le tiró su Sierra encima. A duras penas, el Flaco pudo esquivar la embestida y terminó segundo.
No era nada nuevo el enfrentamiento que mantenían. En 1986, en el Autódromo Municipal de Buenos Aires, los dos pelearon la punta de la competencia hasta las últimas vueltas. Tito pareció alejarse cuando, tras un toque casual entre ambos, el Flaco se quedó sin capot y relegado por un par de segundos. Pero nunca lo perdió de vista y aprovechó para pasar adelante cuando el motor de Bessone dijo basta, a un par de giros del final.
No se quisieron nada de nada, y ninguno de los dos se esforzó demasiado en ocultarlo. "Es bueno, pero corre con la experiencia. Yo me quise hacer amigo suyo, pero no me dejó. Debe ser que le conviene estar peleado conmigo", soltó alguna vez Traverso con la habitual acidez de sus comentarios.
Tampoco fue benévolo cuando, en el comienzo de la temporada del Turismo Carretera de 1999, le preguntaron si Tito podía salir campeón: "No, y eso que tiene un auto con el que ganaría mi hijo". Y no faltó la respuesta: "Es posible que su hijo gane con mi auto. Pero el padre, ni loco. Si me tiene un miedo bárbaro. Siempre hace eso, a los que les teme los tira abajo y a los otros, los agranda. El sabe que en autos iguales, yo siempre lo cagué a palos". Saltaron chispas.

Los grandes rivales



Guillermo Yoyo Maldonado

En la época gloriosa de fines de los 80 y comienzos de los 90, cuando Traverso se alzó con seis títulos de TC 2000 a bordo de la cupé Fuego, Guillermo Maldonado fue uno de sus rivales más importantes. El duelo comenzó en el 88, año en el que Traverso ganó el segundo de sus seis títulos. Doblegó al poderoso VW 1500 del Yoyo, quien terminó segundo en las posiciones. En la carrera de Rafaela llegaron casi juntos a la meta. Sin embargo, el VW pudo más que la Fuego. Maldonado punteaba en el campeonato pero su abandono en Balcarce, y el segundo puesto del Flaco detrás de Miguel Angel Guerra, inclinaron la balanza a favor de Traverso. Del 90 al 93 todos los títulos fueron para el Flaco . Maldonado, que recién festejó en el 94, volvió a ser un duro rival, primero con un VW Gacel y después con un Carat, y se quedó con el subcampeonato en el 91, después de llevarle 22 puntos de ventaja a Traverso.



Jorge Omar Del Río

1981. En La Pampa, Jorge Omar Del Río maneja rumbo al título de TC 2000. De pronto, Juan María Traverso aparece desde boxes para arruinar su consagración. Le pone el auto adelante, le tapa huecos al borde del reglamento. Finalmente, Del Río es campeón, pero un campeón enojado: "Sus actitudes no fueron correctas. Hay otras maneras de defender una posición". El tiempo curó las heridas. Al retirarse, el Profe le regaló un elogio: "Mis grandes rivales fueron Luis Di Palma, Marito García y Juan María Traverso".



Osvaldo Cocho López

Fue una lucha en varios rounds. El primero fue en el nacimiento del TC 2000: los dos compitieron en las primeras carreras de exhibición, en 1979. Y, el 16 de diciembre, el Flaco ganó por primera vez con Cocho detrás. Después, el duelo se trasladó al Campeonato Argentino de Pilotos. En 1984, Traverso apareció para amenazar las pretensiones de López. y en Allen, el duelo fue encarnizado: el de Ramallo le ganó en la última vuelta con la palanca de cambios en la mano. En 1988, en el TC 2000 y en Buenos Aires, el Flaco ganó la carrera pero lo descalificaron por un toque peligroso. "Ese flaquito de 40 años que se hace el chico no tiene categoría para pasarme limpiamente", dijo Cocho. En los 90, se toparon varias veces corriendo en el TC. Pero el tiempo lo curó todo: en 2005, el Flaco y Cocho coincidieron en el equipo Citroen de Top Race V6, uno como piloto, el otro como director deportivo, siempre iguales a sí mismos.

Los grandes rivales



Miguel Angel Guerra

Fue de todo. Amigo, compañero de equipo, rival en las pistas y director deportivo. En 1988, el equipo oficial de Renault confirmaba la continuidad del Flaco para el TC 2000 y la inclusión de Guerra. En esa temporada, Angelito le cuidó las espaldas al Traverso campeón. Pero, un año después, fue Guerra el que se quedó con la corona en un final muy reñido con el piloto de Ramallo. En el 90, las cosas volvieron a su lugar. El Flaco ganó el título con su ayuda: "El valor que tiene lo que hizo Angel lo sé solamente yo. El presupuesto de Renault se redujo un 40 por ciento, y esa rebaja repercutió sólo en su auto. Además, trabajó en función de mi coche haciendo pruebas con los nuevos chiches para después aplicarlos a mi cupé Fuego", elogió el Flaco en su momento. En 1993, fueron a correr juntos en Turismo Italiano. Pero después, la relación cambió. Con algunos negocios en común, dejaron de ser amigos cuando Guerra era director deportivo del equipo de Alejandro Urtubey. Y Traverso fue terminante: "Es él o yo".



Emilio Satriano

A pesar de que compartieron carreras durante muchos años, nunca tuvieron ningún roce importante, ninguna discusión subida de tono. La rivalidad entre ambos no escapó de lo estrictamente deportivo. En el campeonato de TC de 1998, Traverso venía segundo en las posiciones detrás del Gurí Martínez. Pero en la última fecha apareció Emilio Satriano, que también tenía chances de salir campeón, y se quedó con el subcampeonato, delante del Flaco que fue tercero. El Obispo de Chivilcoy, así le decían, ganó un título de TC en 1990. Fue el último de Chevrolet hasta el que Traverso consiguió en 1995.

Oscar Castellano

Fueron dos pilotos de renombre, de grandes condiciones técnicas y mucha personalidad para correr. Sin embargo, casi ni se cruzaron sobre las pistas. Sólo coincidieron en la temporada de 1983, en el primer retorno del Flaco al TC. Después, el mejor momento de Pincho, su tricampeonato de 1987-88-89, coincidió con uno de los mejores momentos de Traverso en el TC 2000. Sí tienen, eventualmente, un duelo estadístico fuera de las carreras. Tanto Castellano como Traverso comparten un logro que nadie más pudo igualar hasta el momento. Son los únicos dos pilotos que ganaron títulos con dos marcas distintas. Castellano con Dodge y Ford; y el Flaco con Ford y Chevrolet.

Oscar Aventín

Aunque el paso del tiempo invita a suponer lo contrario, Oscar Aventín y Juan María Traverso compartieron pocos giros en los circuitos argentinos. Porque el Puma debutó en TC recién en 1977, cuando el Flaco bebía sus últimas victorias antes de sobrevolar la Fórmula 2 Europea. Entonces, mientras Traverso ganaba el bicampeonato, Oscar empezaba a entenderse con el Dodge que le daría su primera victoria en 1979, en Pehuajó. Ese año, Juan María ya no estaba.

Su conexión real se produjo en 1983. Traverso llevaba tiempo alejado del Turismo Carretera pero la pasión por la categoría no se había consumido. Oscar, junto a su hermano Antonio, estaban en un momento fructífero: habían construido un Ford para cada uno, e invitaron al Flaco para que manejase un tercero. Y el mejor papel lo hizo Juan María, que terminó cuarto y ganó cuatro veces. Los Aventín se quedaron con ganas de un festejo propio (ese que llegaría en los noventa) aunque los triunfos del Flaco eran, sin dudas, fruto de todo un equipo.



Los grandes rivales

Marcos Di Palma

Hubo cruces de todos los colores. Un poco porque Marcos tomó la posta de su padre Rubén Luis en el duelo Traverso-Di Palma, y otro poco por las maniobras al límite que los involucraron en pista. Se podrían rememorar miles de cruces, pero nadie mejor que el propio Marcos para reconstruir la historia: "Nuestra relación empieza en los 80. El tiene una hija con la que, cuando éramos chicos, jugábamos a ser novios. Una tarde llamé para hablar con ella, atendió Juan y dijo que si seguía llamando me iba a cagar a trompadas.
No llamé más. Después el diálogo siguió y con el tiempo nos encontramos en la pista. Nuestros duelos siempre fueron duros. Y, como abajo del auto también vamos por caminos distintos, la rivalidad se fue armando de a poco. Igual, no hay vuelta que darle: al volante, el Flaco siempre fue un maestro".



Guillermo Ortelli

A excepción de declaraciones aisladas, el duelo generacional entre el ídolo y la promesa jamás se prolongó fuera de la pista. Arriba de los autos competían a muerte, pero abajo todo era respeto y admiración entre los dos máximos animadores del TC. La historia comenzó a finales de los noventa, cuando Traverso se cruzó de vereda. El Flaco venía del tricampeonato con la Chevy y se disponía a continuar su hegemonía a bordo del Ford Falcon. Por entonces, el pibe de Salto era el abanderado de la resistencia de Chevrolet. El estreno de la rivalidad generó polémica. En la segunda carrera del 98, en Mar de Ajó, cuando la Chevy quiso arrebatarle la punta, se tocaron, provocando el abandono del Flaco. "Ortelli no me quería pasar, me quería chocar", acusó el campeón, en la única polémica entre ambos. El resto fueron disputas en pista, como lo recuerda hoy Ortelli: "Tuvimos muchos mano a mano. Me tocó perder y ganar, pero jugamos limpio. La verdad, correr con el Flaco siempre fue un placer".





Norberto Fontana

No fue una de sus clásicas polémicas. Ambos comenzaron como compañeros en el equipo Toyota de TC 2000, en 2001. Pero, como casi siempre, la relación de Traverso con su coequiper fue traumática. Más cuando el Corolla de Fontana comenzó a andar mejor que el del Flaco y se metió en la pelea por el título. Traverso no soportó ser "el 2" y se fue a Mitsubishi. Desde allí prometió que haría lo posible para evitar la consagración de Fontana. No pudo.

Gabriel Ponce de León

La lluvia aumenta el riesgo. Pero Ponce no se achica. Promedia la segunda serie en Río Cuarto ('04) y va en busca del Torino. El Flaco se defiende, pero no puede hacer nada cuando la trompa del Ford se mete de más. El Toro termina contra el paredón de boxes y el campeón se baja en llamas: "Corrí con pilotos bravos, pero nunca con un pelotudo así. Lo voy a cagar a trompadas". El enfrentamiento quedó ahí. Quizás, Traverso entendió que no podía condenar una maniobra de su sello.

Juan Manuel Silva

La última gran maniobra del Flaco encendió infinidad de aplausos, pero apagó una amistad. "En las carreras no hay amigos", sostuvo siempre Traverso. Por si quedaban dudas, lo demostró en el TC 2000 ('01) de San Juan. Silva iba al triunfo. Sólo quedaba un giro. Pero el Toyota dobló pasado, tocó al Civic del Pato y se robó la victoria con una maniobra controvertida. Los insultos en pleno podio marcaron un quiebre en una relación que ya nunca volvió a ser la misma.

Omar Martínez

El primer encontronazo lo tuvieron en 1994 en Trelew. En la tercera vuelta, el Flaco le ganó la posición y el Gurí lo tocó mandando el 405 de Traverso fuera de pista. Tres semanas después, en Paraná, donde los hinchas estaban a muerte con el Gurí, se tocaron en la vuelta 29 y Martínez no pudo seguir. El Flaco se tuvo que ir con la policía porque la gente no dejaba de insultarlo, y de tirarle piedras y botellas. En el 98, corrieron para Honda en TC 2000, pelearon el campeonato todo el año y al final se impuso el Gurí. Al año siguiente, en TC, Traverso se tomó revancha y se llevó el título.





7. Las piñas

Los roces y los golpes forman parte ineludible del automovilismo.
Y en 34 años de carreras, Traverso no pudo evitar esos momentos ingratos en los que la vida se juega en un instante.
En las rutas y en las pistas, al Flaco le pasó de todo.
Por suerte, siempre vivió para contarlo.





Las piñas



Mar de Ajó 1998

El 8 de febrero, Traverso regresó al Turismo Carretera y a Ford. Y lo hizo de la mano de la polémica. En su serie, se involucró , sin consecuencias, en un toque múltiple. Pero en la final dio espectáculo . Pasó a Satriano, Ortelli y Acuña y llegó al primer puesto. La goma delantera izquierda pinchada lo mandó a boxes. Y cuando venía en plena remontada, batiendo records vuelta tras vuelta, en el 22do. giro el Falcón violeta encaró la última curva, tocó el pianito, se desacomodó y fue a dar, con la violencia que puede verse, contra el paredón de protección al que impactó primero con la parte trasera, y luego con el lateral izquierdo, para terminar detenido a un costado de la pista. El auto quedó golpeado, en muy mal estado. Pero el Flaco se bajó intacto, como si nada, eso sí, refunfuñando contra la mala suerte.





"Entré muy fuerte, el auto se cruzó, agarró el pianito y se desacomodó cuando las ruedas traseras tocaron la tierra. Salió apuntando de frente al muro, pero por suerte pude sacarlo y hacerlo pegar de cola. Si le daba de frente al muro, no sé qué hubiese pasado... Ese muro está en un mal lugar, porque además de muy cerca de la pista, se encuentra en la trayectoria que hace un auto ante cualquier despiste"



Olavarría 1998

El 31 de mayo, a casi cuatro meses de aquel tremendo impacto en Mar de Ajó, Traverso sufrió el que quizás haya sido el accidente más espectacular de toda su trayectoria deportiva. Su Honda de TC 2000 se tocó con el Chevrolet de Luciano Crespi, se trabó en un pianito, y dio no menos de cuatro vueltas en el aire. Cuando todos temían lo peor, las consecuencias fueron mínimas: un corte leve en el dedo índice izquierdo, y los lógicos dolores en todo el cuerpo por la fuerza de los cinturones de seguridad. Obnubilado por el golpe y fiel a su esencia de corredor de alma, el Flaco quiso disputar la segunda carrera de la jornada. Pero el doctor Rodolfo Valinotti, jefe de los servicios médicos de la categoría, se lo desaconsejó. Cuando se recuperó, Traverso hizo responsable del accidente a Walter Hernández "por haber intentado pasarlo a Luciano Crespi en un lugar donde no tenía sentido hacerlo. Se rozaron, el Chevrolet de Luciano salió despedido hacia la derecha, intenté esquivarlo, pero me tocó la cola, el auto se cruzó y se me fue".









Las piñas

Los golpes de la vida

Una recorrida por algunas de los otras veces que Traverso terminó con los hierros retorcidos. 1) Un vuelco de 1991, en Arrecifes, cuando el Flaco corría en el Rally Bonaerense. 2) Durante la carrera de Trelew en 1996, la cupé Chevy va con el motor a la intemperie luego de haber perdido la trompa en un toque. 3) El mismo año en La Plata, la misma Chevy reposa fuera de carrera con el costado izquierdo roto de la trompa, y el neumático reventado del mismo lado. 4) El 10 de octubre de 1999 en el autódromo Juan Manuel Fangio de Balcarce, el Falcon violeta del Flaco sale de pista y se pega de frente contra los neumáticos. 5) En mayo de 2004 en Río Cuarto y bajo una lluvia torrencial que obligó a un rápida suspensión de la prueba, el Torino yace fuera de pista sin su trompa. Todos roces menores que no tuvieron consecuencias más graves que dejar al Flaco y su equipo fuera de competencia y una bronca pasajera que se evaporó con las últimas luces del domingo.





3



4



5





1 2

8. A la derecha del Flaco

Compañeros indispensables en aquel TC rutero y romántico de los 70. Pasajeros de lujo en el TC que, en los 90, se hizo grande en los autódromos. Los acompañantes de Traverso juntaron polvo, anécdotas, calor y broncas por los caminos y las pistas del país. A cambio, fueron testigos directos de un espectáculo al volante.





Juan Dancha

En un galpón de madera, con techos de chapa, preparaba sueños. Los suyos y los de Juan María. En ese sitio conocido como "La Quinta de los Traverso", Juan Dancha se encargó de armar y desarmar mil veces el Torino que manejó el Flaco durante la primera etapa de su carrera. Aprendió mecánica desde muy chico, en Rojas, la ciudad que lo vio crecer. Fue camionero y colectivero, hasta que una mudanza a Ramallo cambió su vida. Allí conoció al futuro comandante de "sus fierros".

"A veces hay tanto silencio en el taller que me doy cuenta de que estoy solo –contaba Dancha en 1972, a los 43 años-. También me doy cuenta de eso cuando me aburro. Menos mal que el resto del equipo, de vez en cuando, se hace una escapada y me acompaña. Eso sí, todo vuelve a la normalidad cuando aparece Juan María. Se mete con el auto hasta acá y empieza a hacer trompos frente al galpón".

Con el "Gitano" Dancha como motorista y como acompañante, Traverso debutó en Pergamino el 31 de octubre de 1971 y ganó su primera carrera: en 25 de Mayo, el 29 de octubre de 1972. El Flaco rememoró una anécdota ocurrida en el Gran Premio Argentino de ese año: "¿Sabés lo que me dijo cuando se rompió el motor? ¡Debe ser el embrague!". Y el mecánico-acompañante también solía contar lo suyo: "Un día íbamos en carrera a siete mil vueltas y nos pasaban como postes. ¡Yo le tuve que decir a Juan María que pusiera la cuarta! Si hubiera sido por él, todavía andaríamos en tercera…".

Francisco Reiter

La asociación es inmediata. Dos sustantivos propios (Reiter y Traverso) remiten a Victoria, Entre Ríos. Al 14 de diciembre de 1975. Se corría el Gran Premio de la Mesopotamia. Traverso venía detrás de Recalde al llegar a Victoria. Jorge subió a una loma y pasó sin frenar. El acompañante del Flaco, Francisco Reiter, marcó (según contó Juan María) que el tramo era a fondo. Pero no: pasando la loma había una pronunciada curva hacia la izquierda por donde seguía la ruta. Terminaron chocando con la plaza del centro de la ciudad. El Falcon se destruyó. Traverso resultó ileso, pero el Flaco Reiter se quebró el brazo, unas costillas y se desmayó.

La relación había comenzado en 1973, cuando Juan María dejó Torino para manejar un Ford de José Miguel Herceg. Como el Flaco no era un experto en mecánica, se decidió que Reiter (que ya había corrido junto a varios pilotos de la marca) lo acompañe en algunas competencias para aprovechar sus conocimientos. Así, por ejemplo, estuvo presente en la primera victoria del Flaco en un Gran Premio, que finalizó el 22 de diciembre de 1974. "En esa carrera sólo podían trabajar piloto y acompañante. Con el Flaco Reiter cambiamos los seis pistones en una etapa. Fue durísimo, pero le ganamos a Pirín Gradassi sobre el final", recuerda Traverso. También fue su copiloto en sus dos primeros títulos en el TC (1977 y 1978).

Reiter acompañó al Flaco esporádicamente hasta 1979, cuando Juan María se fue a la F2 Europea.

A la derecha del Flaco

Rubén Valentini

Era un tipo muy especial, que no pasaba desapercibido. Extrovertido y entrador, Rubén Valentini, el Ruso, empezó como copiloto de Carlos Menem, cuando éste era gobernador de La Rioja y participaba en carreras de Rally. Luego integró el equipo de TC 2000 de Carlos Menem Junior, de quien también fue director deportivo. Llegó a la vida de Traverso en 1995, de la mano de OCA, la empresa postal que auspiciaba al Flaco y para la cual trabajaba Valentini. Con el Ruso, Juan María ganó los títulos de 1995 y 1996. En febrero de 1997, Valentini encontró una bomba de trotyl en una casa de Pinamar que había alquilado, en la que descansaba junto a Traverso. El artefacto no explotó porque la mecha se apagó misteriosamente. "Yo no tengo nada oculto en mi vida. No soy un excéntrico, no busco notoriedad. Soy un deportista", explicaba. Se decía que todo había sido montado por él mismo para autopromocionarse. Poco después del hecho, que nunca se esclareció, decidió dejar el automovilismo para que sus problemas "no afectaran a otras personas o instituciones". Ya alejado de la actividad, el 10 de septiembre de este año se suicidó pegándose un tiro en la boca.



Nicolás Iglesias

Un solo viaje compartió a la derecha de Traverso. Ese que comenzó el 7 de febrero, en Mar de Ajó, y que terminó nueve meses más tarde, en Buenos Aires, con el Ford Falcon de Juan María arribando a un nuevo campeonato de TC. "Si el Flaco está al volante es imposible sentir miedo arriba del auto. Su tranquilidad es increíble, incluso en los momentos más difíciles. Durante todo el campeonato del 99 observé sus movimientos y aprendí muchísimo", rememora el hijo de Ricardo Caíto Iglesias, director deportivo del Flaco en aquel título de TC. Además, Nico formó parte del equipo de Traverso en las 84 horas del autódromo y las 2000 millas de Buenos Aires, en 2000.



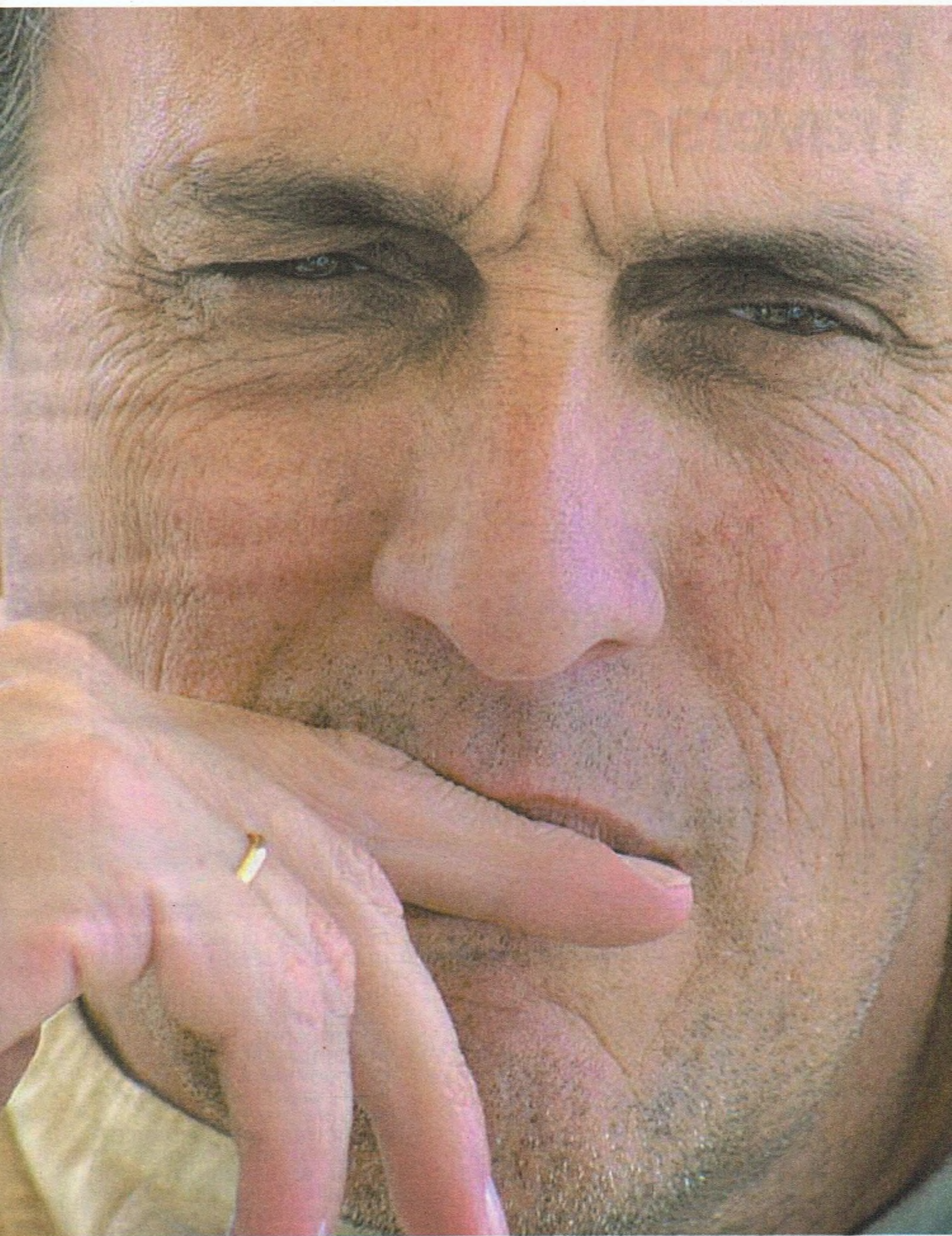
Juan Cruz Traverso

Buscó su destino en la ingeniería y en la publicidad. Pero sabía de antemano que su futuro iba a estar detrás de un volante. Lo llevaba en la sangre. Por eso, siguió a su padre y a los 19 años se subió a un Toyota Corolla del equipo que formaron el Flaco, Lucas Armellini, Nicolás Iglesias y Gustavo Der Ohanessian para transitar la última etapa de las 2000 millas de Buenos Aires. "Tuve muchos nervios, más que cuando corro solo. Su actuación me dejó muy conforme", lo elogió después su padre.

Juan Cruz, el menor de los tres hijos de Juan María y Susana, nació el 27 de octubre de 1980. Y no le hizo caso a su papá cuando le recomendó que no se metiera en el automovilismo, "porque es un ambiente jodido". Tampoco escuchó sus advertencias: "Mirá, como yo no vas a correr nunca, en la reputa vida". Antes del campeonato de TC de 2002, el más chico de los Traverso lo acorraló al Flaco y le preguntó si ya había designado a un acompañante. "Me dijo que no y le contesté que iba a ser yo". Y así fue.

9. El Flaco Traverso y...

No sólo de automovilismo habló el Flaco en todo este tiempo. También opinó sobre otros temas, a su manera, con el talante polémico que lo hizo famoso. Este es su pensamiento vivo sobre su familia, sus padres, la muerte, los miedos, la música, la literatura y el fútbol. Tómelo o déjelo.



El Flaco Traverso y...



La familia: "El éxito tiene su precio. El tiempo que no estuve en casa ya no se recupera más. Pero si después de veinte años todavía tengo esta familia por algo será. Creo que todos entendemos que yo me perdí muchas cosas de mi mujer y mis hijos y ellos también se perdieron cosas mías. Pero el automovilismo es mi medio de vida y es fundamental para que toda la familia siga adelante. Pasaría lo mismo con cualquier otro trabajo". (1992)

Su padre: "Fue el peor enemigo que tuve para poder correr. Porque encima tenía guita y a todos los que me ayudaban para correr les decía: 'Te saco de proveedor'. De esa forma, me puso en contra a todos los que tenían el mango en Ramallo. Después, no tuvo más remedio que apoyarme y se hizo hincha

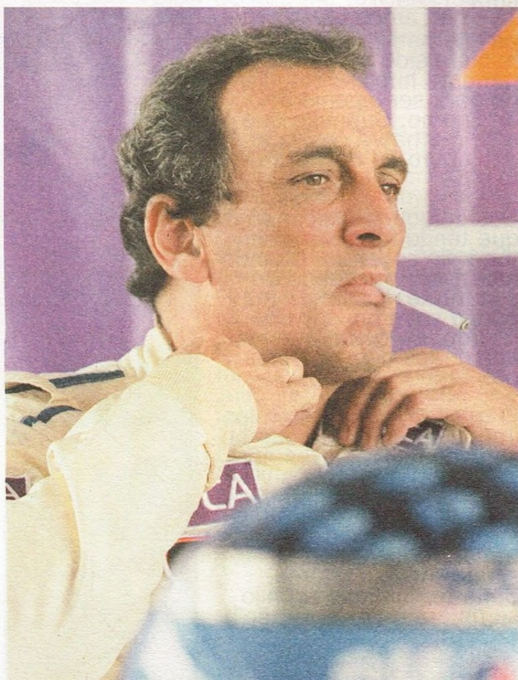
fanático. Conoció el país yendo detrás de las carreras. Y a mi pobre vieja la llevó por todos lados". (2001)

Su mujer: "A Susana la conocí en Ramallo. Me casé a los 20 años y ella siempre me bancó. Con el tema de los celos está curada de espanto ¿Quién puede creer que no tenés nada con ninguna de las 70 o 100 promotoras que hay adentro de un autódromo? Convencerla de lo contrario es un laburo inútil. Con ese cuento no podés convencer a nadie". (2001)

Los hijos: "El domingo por la noche llamé a María Paula, María Manuela y a Juan Cruz (sus hijos) y les comuniqué mi decisión de retirarme. Apenas se enteraron, descorcharon un champagne y festejaron mi decisión. 'Vamos a dejar de sufrir por vos, papá', me dijeron. Fue la primera vez que supe que sufrían por mí". (2005)

Lo cotidiano: "Claro que sé cuanto vale un viaje en colectivo: está relacionado con la distancia. Por ejemplo, sé que el viaje de Beccar a Martínez cuesta un peso. También viajo en otros transportes públicos. Generalmente, estaciono el auto en alguna playa céntrica y me transporto en subte". (1999)

El cigarrillo: "Encendí mi primer pucho a los quince años. Fumo de dos a tres atados por día. Había dejado de fumar durante dos años, pero volví" (1999)



El Flaco Traverso y...

La Escuela: "Era un alumno normal, ni el mejor ni el peor de la clase. Me destacaba en los deportes. Fallaba un poco en conducta, aunque hoy mis travesuras serían premiadas con un diploma. Un día me pusieron veinte amonestaciones porque le pegué un pelotazo al cura" (1990)

La alternativa: "Si no hubiera sido piloto, seguramente hubiera estudiado para ser ingeniero agrónomo. Supongo que algo me habrá quedado del laburo de mi viejo". (1999)

Sus defectos: "Reconozco que tengo fama de calentón y de soberbio. Cuando me atacan respondo de esa forma. Y cuando me pongo soberbio soy una mierda. Pero son apenas dos de los cien defectos que tengo". (1995)

El miedo: "Me asustan los imponderables, cuando no se cumplen las leyes normales de la vida. Los viejos siempre deberían morirse antes que los jóvenes. Me produce temor que ese tipo de situaciones se alteren. Sería terrible que un hijo se muera antes que uno". (2000)



El fútbol: "Soy hincha de River. De chico jugaba bastante bien. Me gustaba ir al arco, porque soñaba con ser como Amadeo Carrizo". (1990)

El golf: "Cuando juego siento que estoy fuera del mundo. Es un deporte en el que no se compite contra otra persona: mi rival

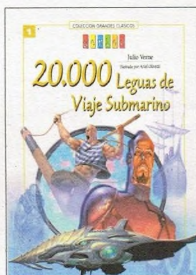
es la cancha. Cuando recorro el campo siento que salgo de viaje". (2001)

La muerte: "Me di grandes palos, pero nunca pensé que me podía matar. Y eso que,hace 25 años, los accidentes eran más frecuentes. Después de cada gran premio, siempre a alguno se limpiaba. De todas formas, no me vuelvo loco con eso. Vendrá cuando tenga que venir". (2001)

La Salud: "Estoy bien, con las consecuencias lógicas de las carreras. O sea, recontra sordo, con la columna torcida y con otros tantos problemas que arrastro. Los 60 grados de temperatura que aguante toda mi vida adentro de los autos dejan su huella". (2005)

El SIDA: "Le tengo mucho miedo. Es que para contagiarte no necesitás ser drogadicto ni homosexual, ni estar metido en un ambiente distinto al tuyo. Es algo a lo que estamos expuestos todos". (1999)

El dinero: "Vengo de una familia con muchísima plata, pero en algún momento estuve fundido. Ahora me recuperé, pero cuando deje de correr voy a tener que seguir laburando. Tal vez aparento más de lo que tengo, pero no estoy salvado. Eso sí, a la hora de elegir un auto, siempre anduve en Mercedes Benz". (1995)





La DGI: "Me hizo una investigación como tantas otras. No le tengo miedo. Fue tediosa por el hecho de que me tuve que ocupar muchas horas del tema. Soy un contribuyente normal, por lo tanto cumplo las reglas". (1999)

La religión: "Creo en Dios y no sabés la cantidad de veces que me manejó el auto. Además, soy devoto de la Virgen de Luján. No necesito ir a la iglesia. Cuando siento la necesidad de rezar, lo hago en el lugar donde esté". (1995)

La literatura: "Soy un fanático de las novelas de Julio Verne. Lo heredé de mi viejo. Su novela de cabecera era Veinte Mil Leguas de Viaje Submarino, que me encantó. Leí todos sus libros, algunos hasta dos veces". (1999)

El Flaco Traverso y...



Perón: "Fue el hombre que más me impactó, y eso que lo conocí sólo por quince minutos. Fue en el autódromo de Buenos Aires. Me entregó el trofeo y le di la mano. Le pregunté por un cartel que había hecho poner en los 50 y que decía: 'Llegará el día en que los pilotos manejarán el automovilismo'. El creía que debía ser así". (2001)

Carlos Menem: "Es un gran presidente. Y esto lo digo al margen de que sea mi amigo. Lleva al país por el camino correcto. Eso lo noto cuando salgo del país y escucho en todos lados lo bien que está manejando los destinos de la Argentina". (1993)

La música: "Me gusta todo. Tal vez la más moderna no la entienda mucho. Pero me encanta un buen tango, una buena sinfonía o un buen tema actual" (2000)

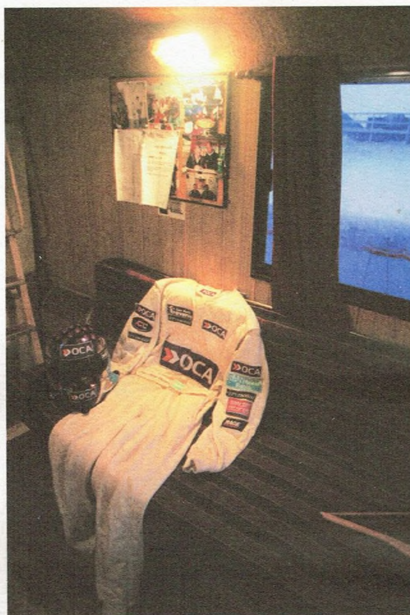
El periodismo: "De los periodistas opino lo mismo que de todos los



profesionales de cada actividad. El que nació para eso, y lo lleva en la sangre, tiene todo mi respeto" (1999)

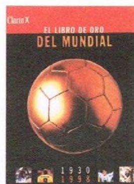
La masacre de Ramallo: "Yo estaba en Córdoba. Pero lo vi todo por televisión y me acosté pensando que iba a terminar bien. A la mañana siguiente no lo podía creer. Le cambió la vida a la ciudad. Nunca pensamos que en Ramallo íbamos a vivir las cosas que veíamos en las películas. No sé si la gente está asustada, porque creen no es normal. Claro que hay cuatreros que se roban las vacas o gente que se afana autos, pero el asalto al banco no fue algo cotidiano. De golpe somos el pueblo célebre por este quilombo" (2000)

Los Olimpia: "No son premios. En 1995, Nora Vega (patinadora) ganó el de oro y se enojó conmigo porque dije que no sabía quién era. En realidad, yo estaba caliente porque la premiaron en una entrega auspiciada por Roche, que era su sponsor. Si la fiesta de ese año la auspiciaba OCA, el de oro seguro que me lo daban a mí". (2000)



Sumario

LIBROS DE LA COLECCION CLARIN / EL DEPORTIVO



EL LIBRO DE ORO DEL MUNDIAL
Publicado en mayo de 1998



EL 10
Vida y magia de Diego Maradona.
Publicado en noviembre de 2001.



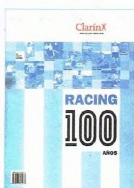
RACING CORAZON
Toda la historia y los ídolos del campeón.
Publicado en diciembre de 2001.



HISTORIA DE LA SELECCION
Argentina Mundial 1902-2002.
Publicado en mayo de 2002.



ROJO PASION
Independiente Campeón Apertura 2002. Los ídolos y las grandes hazañas de un club lleno de gloria.
Publicado en diciembre de 2002.



RACING
100 años.
Publicado en mayo de 2003.



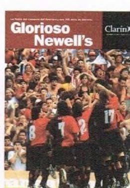
DALE BOCA
Cinco veces campeón de América.
La historia.
Publicado en julio de 2003.



GLORIA PUMA
Argentina Mundial 1902-2002.
Toda la historia y el desafío del Mundial de Australia.
Publicado en octubre de 2003.



EL FENOMENO TC
Marcas y pilotos del Turismo Carretera
La historia y el hoy.
Publicado en febrero de 2004.



GLORIOSO NEWELL'S
Campeón del Clausura 2004.
Publicado en diciembre de 2004



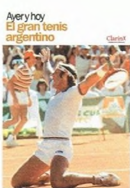
INDEPENDIENTE
100 años.
Publicado en enero de 2005.



BOCA
100 años.
Publicado en abril de 2005.



ESTUDIANTES
100 años.
Publicado en agosto de 2005.



EL GRAN TENIS ARGENTINO
El ayer y el hoy.
Publicado en setiembre de 2005.

Una publicación de

Clarín DEPORTIVO

Idolo y campeón
La leyenda de Traverso



PODRAN IMPEDIR QUE CORRA T.C
LO QUE NO PODRAN IMPEDIR
ES LA HISTORIA, EL TIEMPO DIRA
QUE SOLO HUBO UN MAESTRO
J.M. TRAVERSO
carburando







